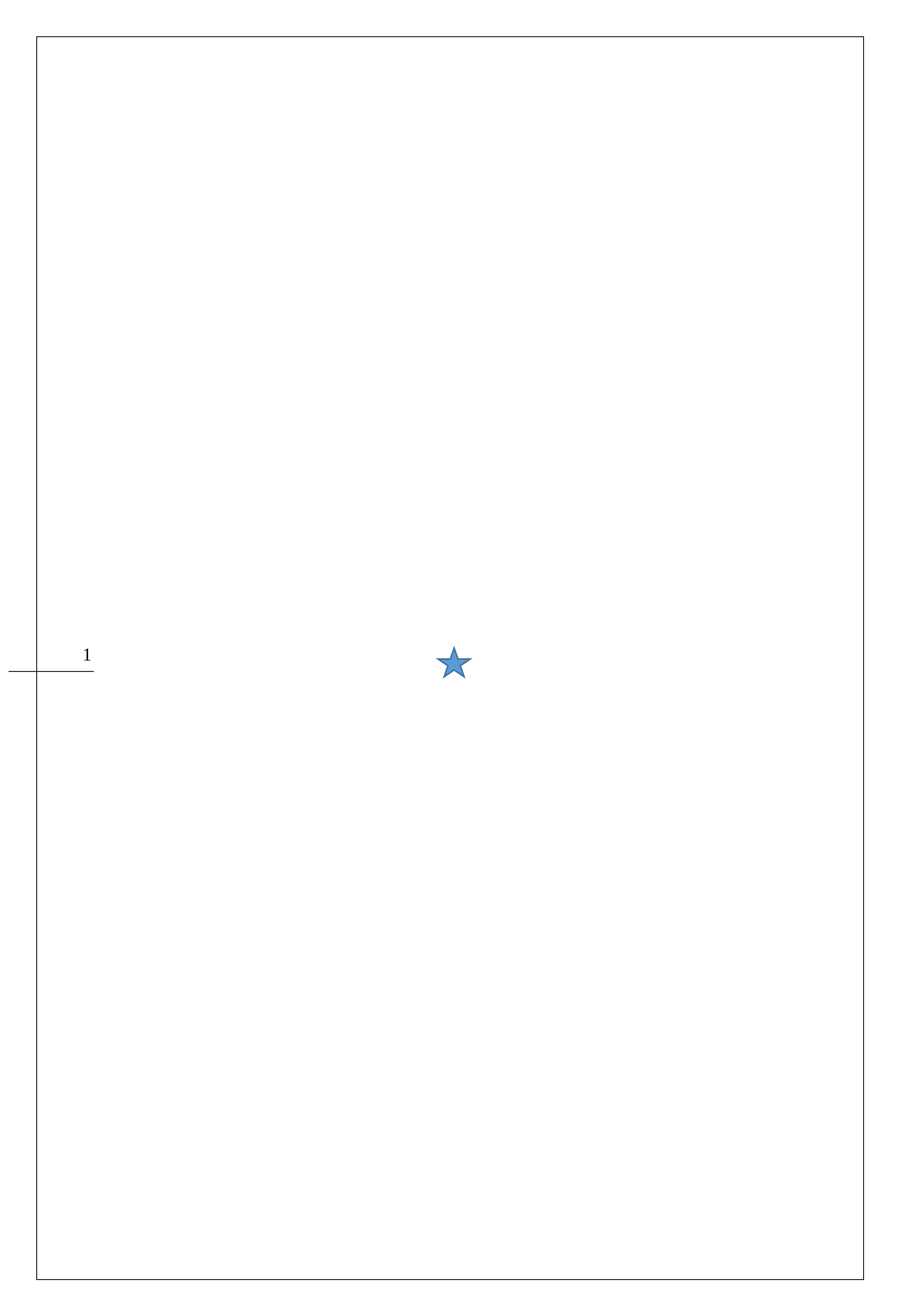
PEDRO FIGUEROA GUERRERO

OBRAS PÚBLICAS, ADMINISTRACIÓN Y LEGISLACIÓN EN LA REGIÓN LARENSE, 1840- 1924

Ensayos de Historia Regional


1

Obras Públicas, Administración y Legislación en la Región Larense 1840- 1924

Ensayos de Historia Regional

Pedro Figueroa Guerrero

Museo Antropológico de Quíbor "Francisco Tamayo"
Centro Nacional de Estudios Históricos (CNEH)
Cooperativa Editorial "Altagracia de Quíbor"
2019

FICHA BIBLIOGRÁFICA

FIGUEROA GUERRERO, Pedro, **Obras públicas, Administración y Legislación en la Región Larense, 1840 – 1924. Ensayos de Historia Regional.** Quíbor, Museo Antropológico de Quíbor "Francisco Tamayo", 2019, 107 p. [Primera edición digital - 2019]

1. Venezuela - Región larense - 1840 / 1924.
2. Obras públicas - comunicaciones – Administración de gobierno – Legislación
3. Cambios entorno geohistórico.
4. Edición Digital

PRODUCCIÓN EDITORIAL
Museo Antropológico de Quíbor "Francisco Tamayo"
Centro Nacional de Estudios Históricos (CNEH)
Cooperativa Editorial "Altagracia de Quíbor" –
Quíbor 3601, Estado Lara, Venezuela, Norte de Suramérica.
Teléfonos: 0416 - 458.9807 /
rocinante@gmail.com
RIF: J-31243936-0

CORRECCIÓN DE TEXTOS
Pedro Figueroa Guerrero

PORTADA Y CONTRAPORTADA
Ivel Urbina

HECHO EL DEPÓSITO DE LEY
Depósito legal: LA2019000101
ISBN: 978-980-18-0822-0
Edición Digital

PRODUCCIÓN EDITORIAL DIGITAL VENEZOLANA.
2019

ÍNDICE

6



Presentación

Estos escritos o ensayos, como guste el lector, dice su autor, Pedro Figueroa Guerrero *"apenas señalan escenarios posibles, en terrenos que no se han abierto suficientemente para la investigación histórica"* y de la misma manera nos alerta que estaban: *"durmiendo en un envejecido archivo"*, pero la dinámica de nuestra historia regional los trajo de nuevo a su escritorio, pues la historia no es estática y se va moviendo a razón de los vaivenes de la historia nacional, que siempre tiene grado de influencia, lo que no perturba a nuestras propias complejidades que exigen un trato particular para buscar su entendimiento. No obstante, el objetivo de nuestro amigo historiador, no es otro sino aportar elementos al inacabable y permanente estudio de nuestros procesos, aún en ciernes, en pañales, en lo que respecta al Estado Lara.

La conjunción de historia critica, analítica y descriptiva permea este trabajo, por la cantidad de posibilidades a las aproximaciones buscadas, como lo aclara Figueroa, son estos ensayos *"una perspectiva general de la gestión de administración de algunos gobiernos en espacios temporales definidos"*. El periodo estudiado en los tres ensayos datan de 1840 hasta 1924, pasando por las definiciones de los gobiernos centrales de Carlos Soublette, José Tadeo Monagas, Antonio Guzmán Blanco, Francisco Linares Alcántara, Joaquín Crespo, Juan Pablo Rojas Paúl, Ramón Andueza Palacio, Ignacio Andrade, Cipriano Castro y Juan Vicente Gómez, cada cual con sus particularidades que, por supuesto impactaban en los gobiernos regionales. Liberales, conservadores y otros moldearon el periodo de estudio.

Figueroa Guerrero reivindica al siglo XIX, con argumentos incontestables en lo que refiere al esfuerzo de los gobernantes de turno por pasar la página de la

guerra de independencia, en el primer estudio y los otros dos, con la carga presente luego de la Guerra Federal. No solo eran deficiencias financieras, sino la constante lucha política, que obligaba a los gobernantes a detener sus esfuerzos de progreso y desarrollo para atender la inminente guerra avivada por facciones que solo aspiraban al poder.

En el primer ensayo titulado "**Caminos de ruedas" y rutas fluviales en la provincia de Barquisimeto 1840 - 1850**, asevera Figueroa Guerrero, que a pesar de los conflictos políticos, fue una etapa de superación de dificultades económicas, que obligaba a los gobiernos a dar el salto adelante en políticas que garantizaran el crecimiento económico. Los temores de los propietarios, particulares y empresas, de un aparato productivo casi inerte, planteaba crear un clima de confianza estimulado por la política, para la construcción de obras públicas en acuerdo con empresas y oligarcas que ansiaban y aspiraban a tener parte del pastel de los pingues recursos existentes.

La construcción de caminos de ruedas, la constitución de vías fluviales y otros, eran la necesidad primera para garantizar la movilización del comercio de productos que no tenían vías expeditas de salida para las poblaciones del país o de llegada a Puerto Cabello, fundamentalmente, como espacio acuático básico de Barquisimeto y el Estado Lara.

El encuentro de Pedro Figueroa con los archivos del Estado Lara, le dio las luces sobre las negociaciones de nuestros gobiernos, que con recursos propios y de particulares puedo emprender obras de envergadura, necesarias para el salto del que hablábamos. La metodología científica necesaria y permanente para llevar adelante este ensayo, se consiguió con los problemas de organización de los archivos locales. Sin

embargo pudo Figueroa sortear esos escollos con recursos metodológicos pertinentes y con las fuentes secundarias, que siempre dan pistas, no despreciables.

No está fuera de examen saber que las acciones de gobiernos regionales, en torno al desarrollo y construcción de obras públicas, en este caso caminos de ruedas y vías fluviales, vivían sujetas a los intríngulis del gobierno nacional y de las Juntas de Caminos, que "maniobraban" entre los recursos asignados y los contratos (llamados también contratas) con particulares y empresas que terminaban teniendo injerencia directa en la administración de las obras. Única forma que consiguió el Estado para lograr la construcción de caminos y vías necesarias. Los pocos fondos de la provincia y la incomprensión de los gobiernos nacionales, comprometían lo poco que existía de recursos, empeñándolos a los particulares. Así fue desarrollándose una incipiente red de caminos que empezaban a conectar algunos centros de producción local a los puertos y centros de distribución del país.

El segundo ensayo titulado **Obras públicas e infraestructuras en la región larense. Permanencia y cambio en la estructura geo histórica de la región. 1870 - 1908**, coloca a nuestro apreciado historiador a acentuar su firme convicción de que el camino de desarrollo de cada región, va permeado por las políticas de Estado y la situación política del momento, además de las particularidades del gobernante de turno: Antonio Guzmán Blanco, Presidente durante gran parte del periodo en estudio que impuso una visión más eurocéntrica de la manera de ver el desarrollo. Aclara Figueroa Guerrero, que a pesar del excesivo centralismo, fue Guzmán Blanco quien miró con más fuerza que ninguno la posible entrada de Venezuela en el siglo XX. Con todo, Guzmán terminó anteponiendo el desarrollo en la región central y de los centros pujantes de la

economía demostrados, Valencia, Maracaibo, Puerto Cabello, Caracas y La Guaira), lo que perjudico al desarrollo de la provincia y en particular a Barquisimeto y a Lara en general, que por su posición geopolítica, se anunciaba como polo de desarrollo futuro, con potencialidades únicas en Venezuela.

Las vías de comunicación mantienen en ese periodo casi la misma estructura que tiempos anteriores y seguía siendo determinante la vía de Barquisimeto Puerto Cabello, atravesando Yaracuy. En su segundo ensayo, Figueroa Guerrero determina la necesidad de los territorios o estados de llegar a acuerdos sobre el uso de esos caminos, colocando los intereses nacionales por delante, a pesar de los problemas limítrofes que existían entre estados vecinos. De alguna forma estos acuerdos suavizaron posiciones encontradas y fueron bálsamo para el encuentro entre autoridades, para replantearse las divergencias geográficas.

Es importante señalar que Figueroa Guerrero, le da importancia capital a la construcción del ferrocarril Tucacas-Aroa-Duaca-Barquisimeto y al ramal Aroa- San Felipe, que permitió colocar de ida y vuelta productos de nuestra región y la llegada de productos y materiales necesarios para apuntalar nuestro desarrollo y además llegada expedita al mar. Sería interesante la continuación y ampliación de este ensayo, porque el ferrocarril marco época y hoy en día se hace necesario, retomar estos planes ferrocarrileros.

Se abre en este periodo de estudio, en lo que concordamos con Figueroa Guerrero, la construcción del acueducto de Barquisimeto, una de las obras de ingeniería más importantes de Barquisimeto en el siglo XX. Se hicieron varios intentos y como lo expone nuestro investigador, gobernantes de la misma tolda política como Aquilino Juáres y Leopoldo Torres fueron a través

de su tiempo interpretando la continuidad de la obra, para lograr que Barquisimeto tuviera una fuente segura de agua, todas las autoridades del Estado se complementaron para lograrlo, lo que demuestra, como lo afirma Pedro Figueroa Guerrero, que desde el siglo XIX existían muchas voluntades dispuestas a hacer los sacrificios para llevar adelante a sus pueblos. No era solo el caos, producto de las guerras y las políticas sectarias, sino el deseo de convertir a Venezuela en patria de bien, en paz y en desarrollo.

La sede de la Casa de Gobierno, la construcción de algunos templos religiosos en Lara y Yaracuy y recuperación de algunos caminos determinan, como lo expone meridianamente Pedro Figueroa Guerrero, que la visión pesimista expuesta por algunos historiadores, estaba basada en hacer olvidar un tiempo histórico, cargada de prejuicios políticos, acompañada por fuentes inexactas. Con todos sus defectos, se hicieron avances importantes, de cara al desarrollo. Lamentablemente, por múltiples razones ya expuestas, no se hizo posible la construcción del cable aéreo en diferentes regiones del país, como la nuestra, lo que hubiera potenciado el desarrollo en Puerto Cabello, San Felipe, Yaritagua, Sarare, El Altar, Agua Blanca, Valencia y Nirgua. Imaginemos por un momento la interconexión de estos pueblos con intercambio de productos por un cable aéreo. ¿Cómo hubiéramos crecido? Solo quedará para la imaginación los insospechados avances que tuviéramos con ese transporte de cable aéreo.

En el tercer ensayo titulado **Administración pública y acción legislativa en el Estado Lara 1900 – 1924. Una visión retrospectiva de la gestión de gobierno del gomecismo,** explora Figueroa Guerrero los archivos del Estado Lara, las gacetas oficiales, los periódicos de la época y así contrastando fuentes, pudo, en primer término, precisar que no solo era terror y

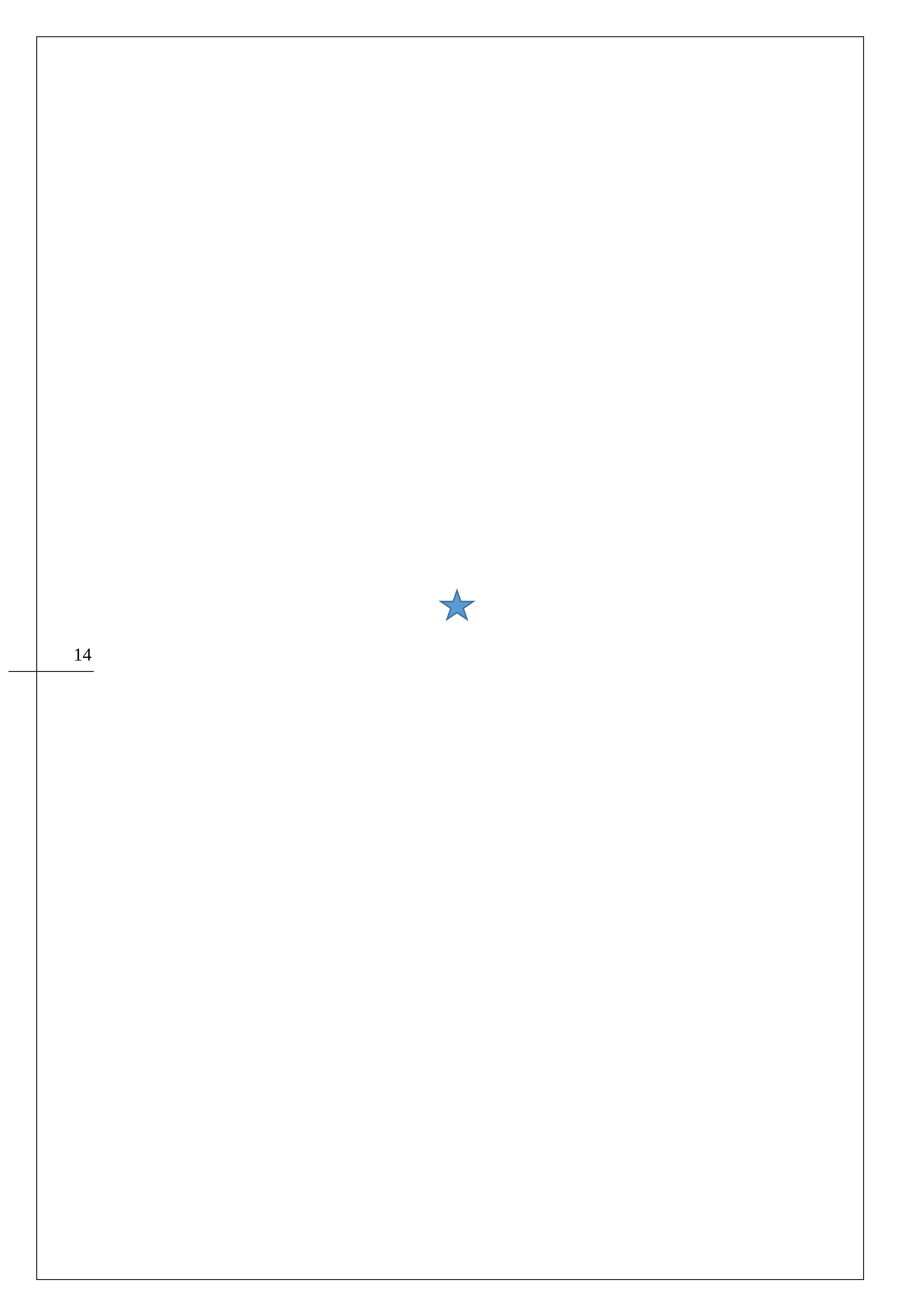
temor los fundamental en el periodo del General Juan Vicente Gómez, sino que "el Benemérito" se ocupó de "organizar la casa". Tal vez el mejor control social, basado en el respeto de las leyes y normas, control de la administración pública, centralismo en la designación de los cargos públicos y un permanente espionaje y coacción de los actores políticos. De esa manera se garantizaba su permanencia en el poder. Así se avanzó en la organización pública del Estado Lara. Con esta organización, expone Figueroa Guerrero, pudo realizar una obra de gobierno basada en la actualización organizativa del Estado, marchando con los procedimientos gubernamentales a mantener control político y social. La cantidad de leyes y normas crearon un andamiaje institucional necesario para el gobierno regional.

Como aporte final de estos ensayos que nuestro amigo y compañero de ruta Pedro Figueroa Guerrero, debemos aupar su esfuerzo de trabajo investigativo en áreas en la cual los investigadores poco se interesan, a pesar que estos ensayos son punto de partida de muchas respuestas en el desarrollo de los pueblos. Con ellos, se puede profundizar en el esclarecimiento de nuestros procesos históricos, a sabiendas que las obras públicas y la organización del Estado Lara desde la mitad del siglo XIX es casi un punto oscuro que hay que aclarar. Por ello, hay que avanzar al respecto y espero que este trabajo haga que se abran nuevas líneas de investigación y que nuestro amigo Pedro Figueroa Guerrero insista tejiendo respuestas en los temas tratados.

Hoy Pedro Figueroa Guerrero, seleccionado mediante concurso como individuo de número del Centro de Historia Larense, se reconforta en nuevos proyectos, todos a favor de la historiografía de nuestro Estado Lara.

En hora buena amigo, por tus aportes, que tengo certeza, serán muchos más.

Prof. Américo Cortez
Cronista de Cabudare
Municipio Palavecino
Estado Lara
Día de Reyes, Enero de 2020



14

Palabras de inicio

Pedro Figueroa Guerrero

En alguna oportunidad hace ya más de dos décadas, en las aulas de la Maestría en Historia de la U.C.V, el Profesor e Historiador Domingo Irwin comentando diversos aspectos de su entonces reciente trabajo de investigación sobre las relaciones civiles militares en la Venezuela del siglo XIX, nos refería todo el entramado y recodos que comprende el trabajo editorial. Recuerdo con claridad su cara de satisfacción, cuando subrayaba que para el investigador, no existía placer ni tranquilidad más grande, que escribir y publicar sin los amarres y reclamaciones a que obligan los trabajos académicos, limitados por vaya usted a saber que objeción tutorial, normas estatuidas y circunstancias afines. Aquella complacencia de Irwin es la misma que sentimos al publicar estas cuartillas.

Decidimos que los trabajos -que el lector podrá leer más adelante- no siguieran durmiendo en un envejecido archivo de metal y cuatro gavetas. Al evitar la acción de las polillas, y del olvido, decidí rescatar buena parte de tantas cosas escritas y hacer que tomen buena luz, y que puedan ser conocidos, leídos, criticados y cuestionados por quien los lea, sobre todo por quienes vienen estudiando e investigando Historia en el hoy Estado Lara.

El lector no debe hacerse mayores ilusiones, son solo trazos generales, papeles de trabajo a los que hicimos agregados, algunas correcciones y breves nuevos aportes, que con todo, deben ser ampliados y profundizados; apenas señalan escenarios posibles, en terrenos que no se han abierto suficientemente para la

investigación histórica en el ámbito de las historias de las regiones y localidades.

Se trata de tres breves ensayos de historia regional larense y pudieran tener especial interés para quienes les preocupan las cosas del pasado de esta región. Empeños que reflejan la intención de abrir nuevas rutas en los objetivos de investigación en la historia regional.

II

Algún avezado lector podría preguntarse por qué hablamos de región larense en el título del presente volumen. Bien, lo que me atrevo a denominar como "La historia de la nominación del hoy Estado Lara" no es sencilla y sería largo –además de complejo- adentrarse en ella aquí. Primero, basta señalar una verdad harto conocida: lo que hoy conocemos como Estado Lara, fue constituido formalmente en 1832 -casi con la naciente República- como Provincia de Barquisimeto y sus límites geográficos no son, ni de cerca, los que tiene hoy. Los mismos fueron cambiando al ritmo de los cambios jurídico políticos durante más de un siglo.

En los tiempos en que se recrea el segundo ensayo breve, 1870 – 1908, es decir en los días de gestión de Antonio Guzmán Blanco se le denomino a este territorio primero Gran Estado Norte de Occidente y luego Gran Estado Lara.

Finalizando el siglo XIX, en octubre de 1899 la Ley de Autonomía de los Estados disuelve los llamados Grandes Estados regresando a la división que indicaba el texto de la Constitución Federal de 1864, dividiendo el Gran Estado Lara en Estado Barquisimeto y Estado Yaracuy.

La Constitución Nacional del 29 de marzo de 1901 y la estatal del mismo año estipulan que el Estado Barquisimeto se denomine a partir de esa fecha ***Estado Lara***, pautando que entonces debía anexársele el estado Yaracuy. En 1909 la Carta Magna restituye la división territorial de 1864 y el Yaracuy fue separado del Estado Lara. Aquella división se mantendrá hasta hoy día ([1]).

III

Éstas modestas cuartillas estan a medio camino entre lo descriptivo -¿será posible historiar sin un tono de descripción, de cronicar sobre el objeto de estudio y todo su amplio entorno?- y la historia crítica y analítica; como sea, conforman un todo que posibilita una perspectiva general de la gestión de administración de gobierno, de impulso de obras públicas y del esfuerzo en la legislación en la región larense entre mediados del siglo XIX y la segunda década del siglo siguiente, bien entrado el tiempo de la dictadura de Juan Vicente Gómez.

Los trabajos reseñan los esfuerzos de varias generaciones de venezolanos y venezolanas -en tres momentos distintos entre 1840 y 1924 en la región larense- que permiten conocer y saber de las intenciones por echar a andar al país por una senda lejana al

[1] Todos los datos respecto a lo que hemos llamado "La historia de la nominación del hoy Estado Lara", consultados en: Alicia Ardao J, *"Estado Lara"* en **Diccionario de Historia de Venezuela de la Fundación Polar**, Caracas, Ex Libris, 1997, Vol. II; Antonio Arellano Moreno, **Relaciones Geográficas de Venezuela.** Caracas, Academia Nacional de la historia, 1964, 678 p; Antonio Arellano Moreno **Memorias Provinciales 1845,** Caracas, Ediciones del Congreso de la República, 1973, 278 p; Francisco Cañizales Verde, **Nueva Segovia (Comprensión de identidad y Patrimonio 1552 - 1832**), Barquisimeto, Edic. Alejandría, 1996, 67 p; Fundación Polar, *"Gran Estado Lara",* en **Diccionario de Historia de Venezuela de la Fundación Polar.** Caracas, Ex Libris, 1997, Vol. II; y Ambrosio Perera. **Historia político territorial de los Estados Lara y Yaracuy: Colonia, Primera República, Gran Colombia, República de Venezuela.** Caracas, Artes Gráficas, 1946.

desorden y de lo díscolo, por estructurar -de la mejor forma que les fue posible- las menudencias de una administración pública en aquellos tiempos con ánimos ciertos de avance y progreso material. Presente pues, está ese hilo conductor, esa relación con procesos de mayor arraigo, ésta vez de carácter nacional, que nos señalaba el Maestro Medina Rubio ([2]).

La primera investigación, ***Caminos de Ruedas y Rutas Fluviales en la Provincia de Barquisimeto 1840 – 1850**,* es la segunda edición –corregida y mejorada- de la que hiciera el **Boletín de la Academia Nacional de la Historia** ([3]). El segundo de la trilogía se intitula: ***Obras Públicas e Infraestructura en la Región Larense 1870 - 1908. (Permanencia y Cambio en la Estructura Geohistórica de la Región. Elementos para su historia)*** y el tercero lleva por título ***Administración Pública y Acción Legislativa en el Estado Lara 1909-1924. Una visión prospectiva de la gestión de gobierno del Gomecismo.***

Mientras que los dos primeros escritos evidencian que no es justo señalar al siglo XIX venezolano sólo como el tiempo del caos, de la anarquía y de la violencia –conseja permanente de la historiografía tradicional- , por cuanto también subsistió un empeño decidido y perenne por crear y por erigir la base material de una República; el tercer trabajo revela por su lado que junto a la mano dura y represión con que se fraguó la gestión administrativa gomecista convivió también un cierto

[2] De obligada lectura las palabras del Maestro Arístides Medina Rubio en ocasión de la instalación del 3er Congreso Nacional de Historia Regional y Local en los espacios de la Universidad Católica " Andrés Bello", Caracas, el 26 de octubre de 1995. Arístides Medina Rubio, *"Coloquios y Congresos de Historia Regional y Local en Venezuela (1981 – 1984)"*, Revista **Tierra Firme**, Caracas, No. 9, Año 13, Vol. XIII, enero – marzo 1995, pp 7-19.

[3] Aquel tenía por título: "*Caminos de Ruedas y Rutas Fluviales en la Provincia de Barquisimeto 1845 – 1850",* Boletín de la ANH, Enero – marzo de 1999, No. 325, Tomo LXXXII, pp. 27-49.

sentido nada desordenado del entramado jurídico político de la acción gubernativa.

IV

Ex profeso, dejamos para el final, unas líneas sobre los papeles y documentos de Archivo.

Las investigaciones apoyan su dinámica en el uso de papeles y documentos de Archivo. Para el segundo de ellos recurrimos a los papeles bajo custodia del Archivo General de la Nación (AGN), de forma puntual de los Legajos que reposan en la Sección de Obras Públicas. La pesquisa se hizo en dos sesiones completas de trabajo durante 1997 o 98 gracias a nuestra gran amiga de la Escuela de Historia UCV, Soraya Albarrán, quien se desempeñaba como Auxiliar en el AGN y nos preparó previamente todo el material a consultar. Luego de largas conversaciones telefónicas desde Barquisimeto, nuestra amiga se dedicó por varios días a ubicar en el viejo Edificio del AGN en Carmelitas, Caracas, buena parte de los Legajos que pudimos revisar. Presente siempre, nuestro cariño y agradecimiento a Soraya Albarrán.

Hoy día el Archivo de General de la Nación (AGN) no es ni sombre de aquello que era en aquellos días. El viejo Edificio de Carmelitas lo ocupa hoy el Archivo Histórico de Miraflores y el AGN fue trasladado a una moderna y audaz estructura a unos pasos del Panteón Nacional y la consulta, la gestión de los materiales y documentos es de las mejores. A no dudarlo.

El primero y tercer trabajo, adquieren apoyo documental en los papeles que estaban en el llamado Archivo del Estado que funciona aún en el conocido Edificio Nacional de Barquisimeto. Por aquellos años estaba al frente de dicho archivo la señora Carmen de

Suárez quien, como experimentada Archivera, nos sirvió de guía y orientación sobre los legajos y papeles en resguardo. De su mano conocimos la colección de los periódicos del siglo XIX **Gaceta de Barquisimeto,** bastante deteriorada y en varias ocasiones nos brindó su charla conocedora y amena sobre aquel universo de los papeles del Archivo del Estado. Mi agradecimiento total para Doña Carmen.

Lo que puede decirse del Archivo General de la Nación, dolorosamente no puede afirmarse del denominado Archivo del Estado que es una sección del Archivo Central de la Gobernación del Estado que funciona o funcionaba en la llamada Torre Profesional ubicada al lado oeste de la Plaza Bolívar de Barquisimeto.

Vergonzosamente no cuenta el Estado Lara con un Archivo General o Histórico donde formalmente se gestionen los documentos, papeles y demás materiales de cualquier formato que estructuran el resguardo de nuestra memoria histórica y cultural. Cambiar esa realidad, es una tarea en la que al Estado – Gobierno corresponde el esfuerzo central y fundamental, pero no el único. Ese es un compromiso y tarea de la ciudadanía toda, en especial del mundo académico e investigativo de la región.

Los estudios de historia regional reclaman y tienen la obligación de bregar por una mejor organización de las fuentes del conocimiento histórico y de la memoria, toca a los historiadores y a todo a quien preocupe realmente no extraviar nuestras fuentes y raíces pretéritas, no desmayar en esa tarea de dar significación e importancia máxima a la correcta gestión de las fuentes históricas locales y regionales, dolorosamente abandonadas y descuidadas.

En silencio, ha venido creciendo y creciendo la inmensa necesidad para el Estado Lara de "su" Archivo Histórico: del Archivo General del Estado Lara.

Pido dispensa al avezado lector por esta digresión, pero no podía dejar pasar la oportunidad de dejar impronta, una vez más, de esa cruel realidad.

Finalmente, todo lo demás que pueda decirse sobre este empeño investigativo corresponde al despabilado lector. Adelante.-



"CAMINOS DE RUEDAS" Y RUTAS FLUVIALES EN LA PROVINCIA DE BARQUISIMETO, 1840 – 1850

Preliminar

Concluido el proceso de conflagración militar y bélica por la Independencia del imperio español, una de las primeras preocupaciones de la novel República de Venezuela, será el unir esfuerzos por trabajar aceleradamente en favor de la reanimación de la economía; en ese sentido el elemento referido a las vías de comunicación terrestres y acuáticas adquirió relevancia especial para todo el territorio de la recién creada nación. A nivel regional la importancia del tema no fue, en ningún caso, vista con desdén.

Nos proponemos examinar las diversas facetas que adquirió la política gubernamental frente a la cuestión de marras, analizará los esfuerzos, preocupaciones y polémicas sobre el tema y en suma evalúa la dinámica del proceso de establecimiento y construcción tanto de las comunicaciones fluviales como de los caminos de tierras, tramos carreteros o como se le llamó en el siglo XIX: *"caminos de ruedas"*, en la Provincia de Barquisimeto durante los primeros años de la administración del llamado Monagato, puntualmente entre 1840 y 1850, apenas una década de todo un amplio espectro temporal –siglo XIX- de acción y gestión por la construcción de la República.

La investigación tiene como soporte fundamental la pesquisa de fuentes de primera mano, en concreto la **Gaceta de Barquisimeto (Periódico Oficial)**, que descansaba por allá en 1997 en los repositorios del llamado **Archivo del Estado** ubicado en el Edificio Nacional en Barquisimeto y que estaba adscrito a la Secretaria General de Gobierno del Estado Lara. Del examen de las páginas de **Gaceta de Barquisimeto**, logramos una visión bastante clara y más o menos amplia de múltiples aspectos, no sólo de la gestión oficial de la Provincia, de la "Honorable Diputación Provincial"

y administración del Gobernador, sino de la vida de Cantones y Parroquias y en general de aspectos resaltantes de los afanes oficiales en la región.

El trabajo aborda tres grandes ideas. En la primera se evalúan las preocupaciones y esfuerzos de la Administración respecto el tema vías de comunicación, de la gestión de los entes encargados puntualmente de ello, de la problemática de los recursos financieros y de la actividad de los cantones, parroquias y vecinos frente a una cuestión que, entonces como hoy, afecta e involucra a todo el cuerpo social. La segunda idea aborda las particularidades concretas, que la problemática de construcción, mantenimiento y sostenimiento de vías de comunicación por parte de contratistas y empresarios particulares, adquirió en la región en el lapso temporal definido. Y finalmente, se examina el tema relativo a la cuestión límites que -como en diversos momentos posteriores de los siglos XIX y XX- , fue motivo de agrestes polémicas, toda vez que abrir nuevos caminos y comunicaciones afectaba no sólo terruños sino que generó celos y aprensiones, que finalmente entorpecían gestiones tendentes a dar paso al progreso material.

Las Juntas de Caminos, recursos financieros y el Poder Central

Las dificultades de la Venezuela que se desprende de la Confederación Grancolombiana y que se reafirma como República en 1830, son infinitas. Tras el telón de aquella realidad, la escena muestra un espectáculo desolador. Si el cuadro político esta pleno de inconformidades y apetencias de acceso al poder, el terreno socioeconómico no es menos delicado: la miseria y la desolación marcan esa naciente nación que además cuenta con un aparato productivo en una situación harto

precaria, efecto de la cruenta guerra, la más larga de todo el proceso liberador en América.

Para 1845, en los prolegómenos del acceso monaguista al ejercicio de gobierno, ha transcurrido década y media del Congreso de Valencia y el país reclama cambios fundamentales. Eso que los economistas han llamado capacidad instalada e infraestructura, era poco menos que inexistente en Venezuela por aquel tiempo. Las guerras civiles y el pesado fardo de la economía colonial, había legado a aquella nación el latifundio -generador de escasos rendimientos productivos- y el predominio de formas esclavistas y serviles de explotación del trabajo, que conformaban un obstáculo estructural para la creación de un mercado interno nacional que pudiese movilizar las exigencias de una economía con ánimos de auge. En ese marco general, uno de los elementos fundamentales de la economía y por ende del mercado, en tanto soporte de funcionamiento e infraestructura, era el referido a las vías de comunicación.

La red vial del país entonces, perfectamente transitable y expedita al comercio, era, por decir lo menos, ampliamente modesta en primer lugar por razones estructurales que heredamos de la colonia. Claro, si partimos de la idea de que todo éste territorio que es hoy el continente americano, una vez ocupado a partir de 1492, -al menos en todo ese gran segmento que es hoy lo que conocemos como América Latina- fue transformado a la fuerza en territorio proveedor de materias primas, de mano de obra gratuita y esclava además de región consumidora de ingentes productos que la administración colonial gestionaba, no es difícil colegir que todo arreglo y composición de la infraestructura que permitiera una dinámica fluida no fue mayor preocupación para el imperio español: estas comarcas coloniales sólo servían para proveer.

Pero otro problema que explica, a grandes rasgos, esa condición que hemos llamado modesta de la red vial venezolana de aquellos años, está en los delicados problemas económicos post independencia a los que se unieron las perturbaciones políticas y militares que signaron la vida republicana de buena parte del siglo XIX. .

Volviendo a nuestra área de atención principal, en la Provincia de Barquisimeto, bien pronto se hicieron presentes las diligencias por superar tan delicado problema de los caminos y rutas de comunicación. Desde 1832, cuando se crea la Provincia de Barquisimeto, la Diputación regional –ente parlamentario y legislativo- en su primer periodo de sesiones, se legisló en función de la constitución de lo que se consideró eran los "caminos de ruedas" más importantes, esto fue, el de Barquisimeto-San Felipe-Puerto Cabello, asignando recursos para su conservación, lo mismo que el correspondiente a Barquisimeto - Cabudare un año después ([4]).

Una década posterior, en 1842, la "Ordenanza del 3 de diciembre sobre caminos" creó la Junta Superior de Caminos, que se le llamará, a posteriori indistintamente, Junta de Caminos, Junta de Caminos y Navegación o Junta Superior de Caminos. Las "Juntas" fueron:

> *"Corporaciones especialmente encargadas del ramo de caminos bajo la inmediata dependencia del gobierno (...) para dar impulso y acertada dirección a los trabajos de nuevas empresas de caminos, y a la mejora y perfección de las existentes (...)* [ellas tenían bajo su responsabilidad] *"…todas las obras de caminos, navegación de los ríos y canalizaciones que se están*

[4] "*Presentación"* en Francisco Cañizales Verde, **Diputación Provincial de Barquisimeto *(Ordenanzas, resoluciones, decretos, acuerdos y comunicaciones).***

haciendo por contratas o por administración, y á que se hayan destinado en la provincia respectiva las sumas señaladas por las leyes al efecto, supervijilando (sic) en que las contratas sean cumplidas con puntualidad y que los gastos que se hagan en los trabajos por administración sean económica y fielmente empleados con efectiva ventaja de la obra " ([5]).

En concreto, las Juntas de Caminos fueron organismos auxiliares de la Diputación Provincial y en cuanto a criterio funcional y administrativo, y bien podría afirmarse que se desempeñaban como elementos de asesoría y apoyo técnico al ente legislativo regional.

Fueron múltiples las Juntas que se crearon para abordar la gestión de administración de gobierno: Junta Provincial de Rentas, Junta Superior de Manumisión, Junta de Evaluación (para Preceptores y Maestros) etc., y de todas, sólo la Junta Superior de Caminos tenía su correspondiente subalterna en cada uno de los cantones que conformaban la Provincia a saber: Barquisimeto (sede de la Junta Superior), Quíbor, El Tocuyo, Carora, Cabudare, Yaritagua y San Felipe. En suma, las Juntas fueron sin duda, uno de los entes de mayor relevancia en la administración regional, lo que, a todas luces, era clara muestra de la ingente preocupación que dicha cuestión despertaba en los órganos de gobierno regional.

Los recursos financieros

Para su funcionamiento, las "Juntas" tenían la disponibilidad, expresa en la Ley, de 15 mil pesos para la ejecución de las obras y trabajos correspondientes, pero además la legislación estipulaba que:

---

[5] *"Ordenanza del 3 de diciembre de 1842 sobre caminos"* en Francisco. Cañizales Verde, **Ob.cit,** Vol. IV, p.36

"...resumirán (...) los siguientes fondos: primero la mitad del producto del cuatro por ciento sobre los derechos de importación (...) segundo, los productos de los peajes, establecidos o que se establezcan por la diputación, tercero, los productos de los pontazgos y pasajes de ríos" ([6]).

Otra área de donde se obtenían recursos, era el de "Pasajes y Peajes" que se discriminaban de la siguiente forma:

"... por cada cabeza de ganado mayor de hierro arriba , y por cada cerdo, medio real, por cada bestia mular o caballar, cargada o ensillada, medio real; por cada burro cargado o ensillado, un cuarto de real; por cada cuatro cabezas de ganado cabrío o lanar , medio real" ([7]).

Empero, a la luz de testimonios de Gobernadores Provinciales, máxima autoridad regional como hoy día, los ingresos para funcionamiento de las referidas "Juntas" eran harto insuficientes. Don Ramón Vilané, Gobernador Provincial reclamaba en 1849:

"El estado de penuria en que se hallan hoy las rentas públicas destruye la esperanza de verlos [caminos y carreteras en general] *inmediatamente compuestos (...) por esta razón sería de desearse se provea un pronto remedio porque sin caminos no puede existir la sociedad"* ([8]).

---

6 *"Ordenanza del 3 de diciembre de 1842 sobre caminos"* en Francisco. Cañizales Verde, **Ob.cit,** Vol. IV, p.36.

7 *"Memoria que a la honorable diputación de Barquisimeto dirije el Gobernador de la Provincia en 1848"* en **Gaceta de Barquisimeto** (Periódico Oficial), Año III, No. 76, 12 de noviembre de 1848. En adelante nos referiremos a **Gaceta de Barquisimeto** (Periódico Oficial), como **G de B.**

8 *"Memoria que a la honorable diputación de Barquisimeto dirije el Gobernador de la Provincia en 1849"* en **G de B**, Año IV, No. 106, 19 de noviembre de 1849.

Otro Gobernador Don Nicolás Martínez, reflejaba en 1846 la situación en los siguientes términos:

> *"Parece que en esta línea* [caminos y carreteras] *retrocedemos en razón directa de nuestras premiosas necesidades, ya casi tocamos los extremos y llegamos al deplorable estado de incomunicación , y de no tener , ni con dificultad, por donde traficar con las preciosas producciones de esta rica provincia"* ([9]).

Si atendemos estas quejas de los voceros de gobierno, la significación política y administrativa de las Juntas de Caminos no era proporcional a los recursos de que podía disponer para acometer la magnitud de su gestión.

Si bien es cierto que las "Juntas" tenían formalmente la discrecionalidad de disponer de fondos provenientes de pasajes y peajes, la realidad concreta signada por la contracción económica y de escasísimos recursos financieros convertía dicha discrecionalidad en solo texto escrito en el papel. Los recursos reales y precisos para acometer esas y otras obras públicas estaban en buena medida en manos de particulares, de empresarios privados que terminaron acometiendo los trabajos, responsabilidades que se asignaban previa licitación pública a tales efectos; en las "contratas" –contrato asignado para realizar la obra- con el gobierno regional, rezaba el otorgamiento de privilegios que permitieran resarcir la inversión y gastos realizados que los pagos formales de la administración no lograban cubrir fehacientemente. Era quizá los prolegómenos de la posterior figura de los contratistas con el Estado que pululan alrededor de las administraciones de gobierno, no sólo en Venezuela sino en todo el mundo.

[9] **G de B**, Año l, No. 15, 01 de agosto de 1846.

Las “Juntas”, tenían otra posibilidad de proveerse de recursos, la establecida por ley de los provenientes de la Administración Central, de Caracas. El mecanismo para hacer efectivos esos emolumentos era, por no decir otra cosa, harto engorrosa. Entonces, si bien el tren de gobierno regional dependía administrativamente del Despacho Nacional de Interior y Justicia, financieramente estaba sujeto a los dictámenes de la Secretaría Nacional de Hacienda, la cual -previa autorización de Interior y Justicia- colocaba los fondos a nombre de los entes regionales, no directamente en las arcas de éstos, sino en las Aduanas cercanas a tal fin, en este caso correspondía la Aduana de Puerto Cabello. El gobierno de la región comunicaba a Interior y Justicia sus requerimientos en metálico, éste a su vez se dirigía a Hacienda quien al hacer efectivos los recursos hacia las siguientes observaciones:

> *“... el gobierno espera de US no dispondrá el recibo de dicha suma, si no cuando lo juzgue absolutamente indispensable para llenar los compromisos contraídos”* ([10]).

Cuando la administración regional pretendía disponer de lo asignado para cubrir los compromisos contraídos y ejecutar las obras dispuestas, se conseguía con la desagradable realidad que tan sólo se le había hecho llegar un 25 % ó 30 % del total solicitado, a pesar de que expresamente Hacienda a través de tesorería, notificaba que podía pasarse a retirar el monto total requerido ([11]).

Aquella forma de administración del Poder Central para con las necesidades y peticiones de las regiones, causaba a éstas no pocos problemas, por cuanto Compañías e individualidades privadas que

[10] **G de B**, Año l, No. 15, 01 de agosto de 1846.
[11] **G de B**, Año l, No. 15, 01 de agosto de 1846.

habían contratado con el gobierno se veían afectadas por ese estilo de gestión, protestaban y hasta iniciaban querellas judiciales contra la administración regional al tiempo que se retrasaban o paralizaban los trabajos presupuestados. No siendo suficiente con los hechos que se reseñan, el gobierno central llegó incluso a conminar a la región para que los gastos de los querellantes se cubrieran con los fondos municipales de la Provincia ([12]).

Actuaciones como la descrita fueron, sin duda, parte de los factores que alimentaron la animosidad de rechazo al centralismo y el sentimiento en favor de las autonomías regionales que cundió en el país años más tarde en el contexto de la Guerra Federal.

Toda la problemática generada por aquellas realidades, donde se conjugaron la falta de recursos financieros con la displicencia para afrontar las necesidades regionales alrededor del tema vías de comunicación, hizo que desde las mismas localidades se iniciaran esfuerzos tendentes a mejorar la situación de inexistencia de caminos o de "falta de composición" o "de limpia" de los mismos.

"Caminos de Ruedas ", Cantones y Parroquias.

Como es conocido, en el plano de la división territorial político-administrativa de la época, el país se dividía en Provincias, éstas a su vez en Cantones que se fraccionaban en Parroquias. Habida cuenta de las restricciones y actitudes que se han reseñado sumariamente, el lector podrá imaginarse el nivel de recursos de dinero que podían llegar finalmente a estos dos últimos escaños político-administrativos. A estas

[12] *"Ordenanza de policía rural de 5 de diciembre de 1848"* en **G de B**, Año IV, No. 81, 10 de enero de 1849.

instancias últimas, efectivamente poco llegaba de los ya disminuidos recursos financieros regionales, al menos para emprender, autónomamente, el inicio de construcción de nuevos tramos camineros.

Ante la situación de casi inexistencia de recursos para el renglón caminos y carreteras, tanto la Diputación provincial como los Concejos Municipales de los Cantones legislaron y ordenaron en alguna medida lo concerniente a la clasificación, uso y mantenimiento de los "caminos públicos", en la intención de subsanar la delicada situación de los mismos.

Los caminos se clasificaban en Principales, Trasversales o de Caserío ([13]). Para 1848, pueden anotarse al menos seis (06) caminos principales que partían de la ciudad de Barquisimeto en tanto capital de Provincia y centro político-administrativo; ellos eran:

1.) A la Provincia de Carabobo por el pueblo de El Altar; 2.) A la Provincia de Barinas por la Parroquia de Sarare; 3.) A Puerto Cabello por San Felipe; 4.) A Valencia vía cantón de Nirgua; 5.) A la Provincia de Trujillo vía el cantón El Tocuyo y 6.) A Coro vía cantón Carora ([14]).

Se consideraba como Caminos Transversales a:

> *"...los que van de cantón a cantón o de parroquia á parroquia, sin que en ellos se interponga camino principal ó esto suceda en solo parte de su extensión"* ([15]).

Los llamados Caminos Vecinales eran los que partían de los caseríos a alguna parroquia o Camino Principal o Transversal ([16]). Estas vías transversales y

---

[13] *"Ordenanza de policia rural de 5 de diciembre de 1848"* en **G de B.**, Año IV, No. 81, 10 de enero de 1849.
[14] **Idem.**
[15] **Idem.**
[16] **Idem**

vecinales tenían, también por ley, una medida de *"cuatro y media varas (...) de latitud"* ([17]) es decir, de ancho, al menos en el Cantón de El Tocuyo ([18]). En la pesquisa de fuentes primarias referidas al tema entre 1843 y 1852, no encontramos otras referencias sobre las medidas de los caminos, salvo las atinentes a los puentes, que variaban según la clasificación del camino donde se construyesen: en Caminos Principales, cuatro varas; en Transversales, tres y en los Vecinales, dos ([19]).

Otro aspecto reglamentado era el referido al correcto uso de aquellas vías de comunicación. En el entendido de que los caminos tenían la clara función de comunicación de pueblos y por tanto de tránsito expreso, la legislación se abocó a establecer las prohibiciones de uso que posibilitaran y garantizaran la fluidez y que, en todo caso, ningún camino *"se entorpeciere por cualquier causa"*. En tal sentido, se exigía que los caminos llevaran la *"dirección más recta posible"*, y se prohibía:

> *"...poner en los caminos piedra, madera u otro estorbo por más del tiempo indispensable para darles dirección, bajo la pena desde dos hasta diez pesos de multa"* ([20]).

---

17 *"... La vara era generalmente definida o aceptada como el tranco ordinario en camino de un hombre de estatura normal, medida que se consideraba equivalente a la distancia existente desde la punta del dedo pulgar de la mano izquierda existente hasta el hombro derecho*.", José Raúl Alegrett Ruiz, "*Pesos y medidas*" en Fundación Polar, **Diccionario de Historia de Venezuela**, T. III, p. 122. Lisandro Alvarado por su lado en **Glosarios del bajo español en Venezuela**, cuando se refiere al termino Vara, señala *"Viga de 5 varas (6 metros) de largo, con un diámetro de 8 a 12 centímetros"*, según esta definición entonces una vara equivaldría a una medida de 1.2 metros de largo, Lisandro Alvarado, **Obras Completas**, Tomo I, p. 939. En general podría afirmarse que una vara sería una medida entre 1 y 1.20 metros.

18 *"Acuerdo del Concejo Municipal del canton El Tocuyo, 18 de enero de 1847"* en **G de B**. Año III, No. 74, 15 de octubre de 1848.

19 *"Ordenanza de policia rural de 5 de diciembre de 1848"* en G de B, Año IV, No. 81, 10 de enero de 1849.

20 *"Ordenaza (sic) cuarta del 30 de abril de 1850"* en G de B, Año IV, No. 123, 01de julio de 1850.

Otras limitaciones de uso que pudieran fracturar y/o entorpecer caminos se referían a los canales de agua:

> *"Nadie atravesará los caminos con acequias ni derrames de ninguna especie sin que construya puentes de madera de corazón ó (sic) mamposteria según lo disponga el Concejo Municipal o Junta Comunal (...) los Gefes (sic) políticos y jueces de paz harán que tenga cumplimiento lo que dispusieren los respectivos cuerpos imponiendo multas desde uno hasta diez pesos según la gravedad del caso"* ([21]).

Lo referido al deterioro y a las previsiones pertinentes para evitar y / o reparar lo conducente fue preocupación también de la legislación de entonces. Los caminos principales, por su condición de importancia, por su amplitud y dimensión, hubieron de ser sometidos a licitación tanto para construcción como para su mantenimiento, acción ésta última que se denominaba como "Limpia y Composición", bajo las figuras de "Contratas" o "Administración". De acuerdo con la modalidad de "Contratas", el particular asumía todos los riesgos que implicaba el desarrollo del trabajo, en tanto que con la "Administración", es decir, el gobierno, gestionaba y controlaba directamente el paso y desarrollo de los trabajos ([22]).

En cuanto al tema del mantenimiento de las vías, interesa resaltar el papel de las administraciones locales y de los vecinos:

> *"La limpia y composición de los caminos trasversales y vecinales del cantón se harán por los*

[21] **Idem.**
[22] *"Ordenanza del 3 de diciembre de 1842 sobre caminos"* en Francisco. Cañizales Verde, **Ob.cit,** Vol. IV, p.36

vecinos bajo la inspección y responsabilidad de los jueces de paz..." ([23]).

Las *"composiciones"*, a las que se hacen referencia, es decir arreglos y mejoras, se harían dos veces al año, es decir, *"a la entrada y salida de las aguas"* esto es, en abril y septiembre, y *"... guardando la proporción debida entre los contribuyentes según su posibilidad"*, esto era, que cada vecino debía trabajar directamente en la *"limpia y composición",* o bien proporcionar peón o peones para las mismas o en última instancia, aportar el equivalente en dinero. Incluso a quien no tenía bienes de dinero disponibles se le exigía una Tarea ([24]) o su equivalente como elemento de pago de la obligación de ley.

Prácticamente nadie estaba exento de dar su aporte en la labor de mantenimiento de la vialidad. El hecho es significativo, por cuanto reseña una experiencia interesante de la gestión de gobierno local en el siglo XIX; una experiencia de trabajo comunitario colectivo que, de alguna manera, habría podido alimentar la noción de la gestión autónoma, alejada de la tutela centralista, la idea de Federación que dividió al país no mucho tiempo después.

---

23 *"Acuerdo del Concejo Municipal del canton El Tocuyo, 18 octubre 1847"* en **G de B**. Año III, No. 74, 15 de octubre de 1848.

24 *"Acuerdo del Concejo Municipal del canton El Tocuyo, 18 octubre 1847"* en **G de B**. Año III, No. 74, 15 de octubre de 1848; y "Ordenanza de policia rural de 5 de diciembre de 1848" en **G de B.** Año IV, No. 81, 10-01-1849. Como Tarea *"... se denomina así al trabajo ejecutado a destajo durante una jornada. Por extensión pasa a designar la superficie que podía ser limpiada, sembrada o cultivada en el mismo lapso. Los valores eran desde luego variables, dependiendo de la actividad y del cultivo."*, JR. Alegrett, "Pesos y medidas" en Fundación Polar, **Diccionario de Historia de Venezuela**, T. III, p. 124. Lisandro Alvarado por su lado, señala sobre la Tarea lo siguiente: *"Como medida superficial, es una extensión de 2 X 200 varas de Burgos, que se considera como tasa de trabajo diario entre los labradores."* ; Lisandro Alvarado, **Ob.cit**, Tomo I, P. 914.

Pero el interés por los tramos camineros en su totalidad, tocaba también la propiedad privada que no quedaba excluida de esfuerzos en ese plano:

> *"...las sendas convencionales ó (sic) caminos privados que tengan propietarios en sus terrenos para la comunicación con sus colonos y tránsito de su servidumbre, no se reputaran como trasversales ó (sic) vecinales, y en sus limpias no tendrá la policía intervención alguna, sino el dueño de ellos"* ([25]).

Con todo, una Provincia con el interés de avanzar en su progreso material, no podía restringir su acción, en el plano de la vialidad y comunicaciones, a lo asentado en leyes y ordenanzas y al indudable esfuerzo de los gobiernos cantonales y de vecinos. Otras alternativas se debían transitar para afrontar lo concerniente a los tramos carreteros de carácter fundamental, a los *"caminos principales"*. Todo lo relativo a ellos y a las vías fluviales, en un país y una Provincia constreñidos económicamente, debía contar con el concurso de la iniciativa privada y para ello se establecieron normas e incentivos de ley.

"Se invita a contratistas y empresarios al termino del tiempo"

La necesidad de dar resolución, de tener una respetable red de caminos o de al menos sostener en condición presentable los *"caminos principales"* de la Provincia era, como se ha visto, una preocupación colectiva entonces. Hemos anotado que la estructura económica del país para la época llevaba en su seno las trabas que impedían el progreso material de la nación. Pero además, es conocido que vivíamos, desde después

[25] *"Ordenanza de policia rural de 5 de diciembre de 1848"* en **G de B**. Año IV, No. 81, 10 de enero de 1849.

de la guerra de Independencia, en una permanente crisis económica y una prolongada recesión que impedía hacerse de los recursos necesarios para la creación siquiera de las bases mínimas para una infraestructura adecuada de servicios en el país, más en concreto de una pertinente red de vías de comunicación.

El panorama de inopia casi total, se agravaba por la acción perturbadora y destructiva de las confrontaciones políticas y militares en especial en el lapso temporal sobre el que centramos nuestra atención. Veamos: desde septiembre de 1846 hasta principios de 1848, los alzamientos de Ezequiel Zamora y Francisco José "El indio" Rangel, descalabran la acción de gobierno, quien debe dedicar esfuerzos y recursos para sofocarlos. Luego, el alzamiento de José Antonio Páez después de los sucesos que la historiografía tradicional ha hecho conocer como "El Fusilamiento o Asalto al Congreso" en 1848, así como las sublevaciones de José María Chacín y Wenceslao Briceño en 1849, son sólo algunos de los focos militares que tuvieron incidencia importante en el occidente del país y en especial en la Provincia de Barquisimeto.

El lapso que va de 1846 a 1850 estuvo cargado de hondas dificultades provinciales para dedicar recursos propios o solicitados a "Caracas", a renglones distintos a los de la guerra. La prensa oficial de la Provincia es fiel reflejo de ello y ante el tema que nos ocupa, por lo menos en 1848, para citar un ejemplo, son inexistentes las referencias de importancia en cuanto a iniciativas de construcción y desarrollo de infraestructura vial. En consecuencia, además del factor estructural y económico nos encontraremos con el elemento bélico, ambos componentes que pueden explicar el por qué la administración provincial, en el ramo de caminos, dejó en manos de la iniciativa privada y particular, lo atinente

a la construcción y mantenimiento de los caminos principales.

Un llamado público en 1846, expresa de manera nítida los elementos que se manejaban en las licitaciones para caminos y carreteras entonces:

> *"Carretera.*
> *En conformidad de lo dispuesto por la Junta Superior de Caminos de esta Provincia se invitan empresarios por el término de noventa días para un camino carretero que se pretende formar desde esta ciudad á (sic) la aduana del Hatico en el rio Yaracuy.*
> *La persona o sociedad que acometa la empresa, gozara de un privilegio exclusivo por el termino de quince años, el cual comprenderá el derecho a cobrar peaje que establece la ordenanza de lo del cursante sobre la materia, y será auxiliada con la cantidad de setenta mil pesos que recibira en clase de empréstito con la obligacion de reintegrar solamente la mitad en los terminos y plazos que expresa la ordenanza citada, quedando la otra mitad á (sic) su beneficio despues de concluida la obra. Las proposiciones se dirigiran a la Junta en el tiempo señalado, para que dicha corporación acepte las que fueren más favorables a los intereses publicos y de las rentas, y proceda en consecuencia á (sic) celebrar la contrata bajo las bases que por la mencionada resolucion se determinan"* ([26]).

Es difícil ponderar con exactitud el valor del dinero circulante entonces, empero es conocido que para la época ya no circulaban monedas macuquinas, pesetas y reales acuñados en el país, porque su valor era casi nulo. Era legal y generalizada la circulación de monedas fuertes extranjeras para transacciones de alguna monta,

[26] **G de B.** Año I, No. 7, 01 de abril de 1846, p.1.

en concreto nos referimos a monedas de plata francesas, norteamericanas y de otras latitudes ([27]).

El negocio de la construcción de caminos no parece hacer sido mala inversión para los particulares que emprendieron aquellas tareas, salvo los imponderables propios de la época que hacían retrasar los pagos o fraccionarlos en lapsos de tiempo indeterminados. En cualquier circunstancia, en el lapso temporal definido, no se encontró referencia a ninguna de las licitaciones propuestas que haya quedado desierta, al contrario, rápidamente fueron cubiertas. Es que las licitaciones, además, otorgaban ciertas ventajas atractivas, sin duda alguna:

1. Privilegio exclusivo para el cobro de peajes por más de dos décadas.
2. El llamado "auxilio" – bajo la figura del empréstito- en todos los casos, de varios miles de pesos, según la importancia y envergadura del trabajo y para comenzar la obra.
3. El reintegro por parte del contratista, de sólo un 50 % del empréstito y al final de la construcción.

En el lustro que hemos definido (1845-1850) tan sólo precisamos referencias a la construcción de 01 puente, 03 concesiones de navegación fluvial y 05 tramos carreteros.

A pesar de las ventajas que establecían *"las contratas"*, sobre casi todas se reseñan problemáticas atinentes al incumplimiento por parte de los empresarios. Por supuesto, sólo nos ha sido posible acceder a la versión oficial de los hechos y aun cuando este estudio sería más completo con el testimonio de empresarios y contratistas, los señalamientos son tan

[27] Eduardo Arcila Farías y Mercedes Carlota Pardo, *"Monedas"* en Fundación Polar, **Ob.cit** T.II, p. 992.

reiterados y de tan diversas vías, que al menos, en eso del incumplimiento, la parte privada pareciera no tenerlas todas consigo . Sin embargo, pese a toda esa situación serán los entes de iniciativa privada y los particulares quienes encararán el grueso de los proyectos viales de la Provincia en la época, ríos y carreteras recibirán ese embate emprendedor.

Rutas Fluviales y "Caminos de Ruedas"

En el tiempo histórico que se ha precisado, se logró captar la reseña en la prensa sobre los trabajos del llamado Puente Bolívar ubicado sobre el otrora copioso Río Tocuyo en su paso por la población de Carora. Landaeta Rosales lo coloca en sitial importante, ubicándolo como río de "segundo orden", es decir, inmediatamente después de los de caudal de gran magnitud como el Orinoco, el Caroní etc., ([28]).

La construcción del Puente Bolívar, no aparece bajo responsabilidad de la Junta Superior de Caminos, sino de la Junta de Rentas y como parte de la gestión del Concejo Municipal del cantón Carora y se reseña en 1850 el retraso y no conclusión de la obra en razón de *"... los muchos contratiempos que han tenido lugar á (sic) consecuencia de las revueltas políticas que sufrió la República este año pasado* [1849]" ([29]).

Como puente y punto de paso obligado, por ende lugar ideal para alcabala, el Puente Bolívar era una construcción proclive a estar bajo responsabilidad de la Junta de Rentas y no de la de Caminos. A principios del

[28] Manuel Landaeta Rosales, **Gran recopilación geográfica, estadística e histórica de Venezuela**, tomo l, p.22.

[29] *"Relación que dirige el Concejo Municipal de este canton [Carora] a la honorable diputación Provincial en cumplimiento del artículo 81 de la ley orgánica de Provincias"* en **G de B**. Año IV, No.122, 15 de febrero de 1850.

siglo pasado, el referido viaducto era reseñado como obra fundamental del Estado Lara por su importancia no sólo en cuanto a Ingeniería y técnica sino por su relevancia económica en tanto generadora de ingresos ([30]).

Las rutas fluviales fueron también objeto de concesiones y licitaciones públicas. Fueron otorgadas para la navegación de ríos, para traslados de productos con privilegio exclusivo *"para su navegación expedita"* y para el cobro en las aduanas respectivas. Las tres concesiones en referencia correspondieron al Río Yaracuy, al Río Tocuyo y al Río Cojede (sic) o Cogede como también se transcribía su nombre.

La concesión del río Yaracuy

Esta concesión parece haber sido la más relevante. El Río Yaracuy, nacido en las montañas de Urachiche, población casi equidistante entre San Felipe y Barquisimeto, desemboca en la zona denominada Boca de Yaracuy coincidencialmente también casi equidistante entre Morón (hoy Estado Carabobo) y Boca de Aroa (hoy Estado Falcón) en pleno Golfo Triste de nuestra costa caribeña occidental, cerca de Puerto Cabello, puerto de relevancia para la importación y exportación.

Además del llamado *"Camino de la Costa"* (Barquisimeto- Puerto Cabello), no existía otra vía expedita para llegar a aquel Puerto, por lo que resulta clara entonces la importancia que, para la economía regional, tenía la navegación del mencionado río, en tanto garantía del flujo de mercancías para la exportación y de los insumos importados. Tan sólo en época de sequía, de *"fuerte verano"*, la baja de las aguas dificultaba la navegación con la consecuente merma del

[30] Rafael Silva Uzcátegui, **Enciclopedia Larense,** p.161.

comercio y de la calidad de los productos rumbo al exterior ([31]).

La concesión del Yaracuy se otorgó en diciembre de 1844 con carácter de privilegio a los *"Sres. Foster, hijos y compañía y Hellyer y Compañía de Puerto Cabello"* por término de 15 años. Fijaba la aduana en el sitio de El Hatico, lugar que nos fue imposible ubicar en el actual mapa del Yaracuy de hoy, pero que sabemos era *"intransitable en invierno"* por lo que se propuso asentarla definitivamente en El Peñón ([32]), hoy día Alcabala de El Peñón, ubicada geográficamente en lugar a 10 - 15 minutos yendo en vehículo de San Felipe hacia Caracas, por la llamada Carretera Nacional que llega hasta Morón, Estado Carabobo. Con posterioridad, el llamado *"privilegio exclusivo"* de dicha concesión aparece otorgado sólo a Hellyer y Compañía (John B. Hellyer y Eduard Harrison) ([33]).

La concesión del río Tocuyo

En noviembre de 1839 se otorga la concesión del Rio Tocuyo y dos años después, en noviembre de 1841, se otorga privilegio exclusivo de 50 años para su navegación al Sr. Miguel Gómez. El río en cuestión nace en la serranía que rodea a la población de El Jabón al sur del estado Lara de hoy, en el *"...Páramo de la Cordillera de los Andes de Barquisimeto, situado en los límites del estado Lara con la sección Trujillo del estado Los Andes a 3.431 m. sobre el nivel del mar ."* ([34]), y recorre el corazón del estado para -después de servir de límite natural con Falcón desembocar en el lugar llamado Boca del Tocuyo-

[31] **G de B**, Año I, No. 8, 15 de octubre 1840.

[32] *"Memoria del gobernador de Barquisimeto a la honorable diputación provincial en su reunión de 1845 ",* en Antonio Arellano Moreno, **Memorias Provinciales 1845.** p. 69.

[33] **G de B.** Año I, No. 8, 15 de abril de 1840.

[34] Véase: Telasco Mcpherson, **Diccionario del Estado Lara** y Tulio Chiossone, **Diccionario Toponímico de Venezuela.**

desembocar muy cerca de Tocuyo de la Costa en la costa oriental falconiana, en aquellos tiempos dicho rio se ubicaba de forma expresa como ruta de navegación directamente que permitía la comunicación con Puerto Cabello. Esas características explican la importancia de la navegación del río, sin embargo los trabajos y toda la logística necesaria para asentar definitivamente esa ruta debían acompañarse de privilegios y condiciones que la convirtieran en negocio rentable al particular que la abordase por cuanto la administración pública no contaba con los recursos financieros y técnicos para emprenderla. La obra, señalaba la Resolución de concesión, no podía:

> *"... emprenderse si no se halaga a quien la acometa, ofreciendole un privilegio muy lato, ya que no hay fondos públicos para llevarla a acabo"* (subrayado nuestro). ([35]).

En verdad, el privilegio concedido era amplio: 41 años:

> *"...para exigir las remuneraciones que tenga á (sic) bien por el transporte de personas, bultos y demás objetos que conduzca por dicho rio, en la extensión correspondiente á (sic) esta provincia ." ([36]).*

Este señor Miguel Gómez, tenía plazo de dos años para *"poner expedita la navegación"*, así como para construir un camino desde Barquisimeto hasta donde se fijase la aduana cuya ruta debía pasar por la entonces parroquia de Duaca, todo bajo la supervisión de las autoridades cantonales y parroquiales ([37]).

---

35 *"Resolución de 10 de diciembre de 1849 mandando continuar el privilegio concedido a Miguel Gómez en 1841 para la navegación del Rio Tocuyo"* en **G de B.**, Año V, No. 113, 05 de marzo de 1850.

36 **Idem.**

37 *"Resolución de 13 de mayo de 1850 concediendo un privilegio por el termino de 41 años a Miguel Gómez para hacer navegable el Río Tocuyo"* en **G de B**. Año V, No.113, 05 de marzo de 1850.

La concesión del río Cojede

La otra concesión fluvial, la del Río Cojede (sic) o Cogede, incluía un *"camino de ruedas"* desde:

> *"...la plaza de la parroquia Cabudare hasta el paso del rio de Cojede (sic) donde debe establecerse la Aduana"*([38]).

El privilegio, sobre el que no conseguimos datos de tiempo de duración, recaía sobre los señores José Luis Pérez, Dr. Juan Tamayo, Pedro Isasaval y Andrés Pérez. En dicho privilegio se anota un requisito que aun cuando no observamos en las demás concesiones fluviales o de *"caminos de ruedas"*, ha debido estar presente en todas las resoluciones al respecto. Se trataba de la presentación de fianza de 6 mil pesos *"...para garantir (sic) el auxilio de 22 mil pesos (...) concedidos en empréstito a dichos empresarios para el camino."*

El camino en cuestión partía desde la llamada plaza de la parroquia Cabudare, es decir, del centro del Cabudare de hoy hasta el paso del río Cojede (sic) ubicado cerca de la población de El Toruno en el extremo sur - este del estado Lara, colindante con los actuales estados Cojedes y Yaracuy. Hoy día, ubicamos ese camino en la carretera Cabudare a Sarare - La Miel , pero sólo hasta el poblado de El Gamelotal donde debemos apartarnos de la vía principal para tomar una vía secundaria al este hacia los poblados de El Altar y Cerro Toruno pasando por Carrizal y El Aruco.

En cuanto a la red fluvial, partía desde el pie del Toruno hasta la desembocadura del río de Sarare ([39]), es decir, desde el poblado de El Toruno, a un flanco del

[38] **G de B.**, Año l, No 1, 01 de enero de 1846.
[39] **Idem.**

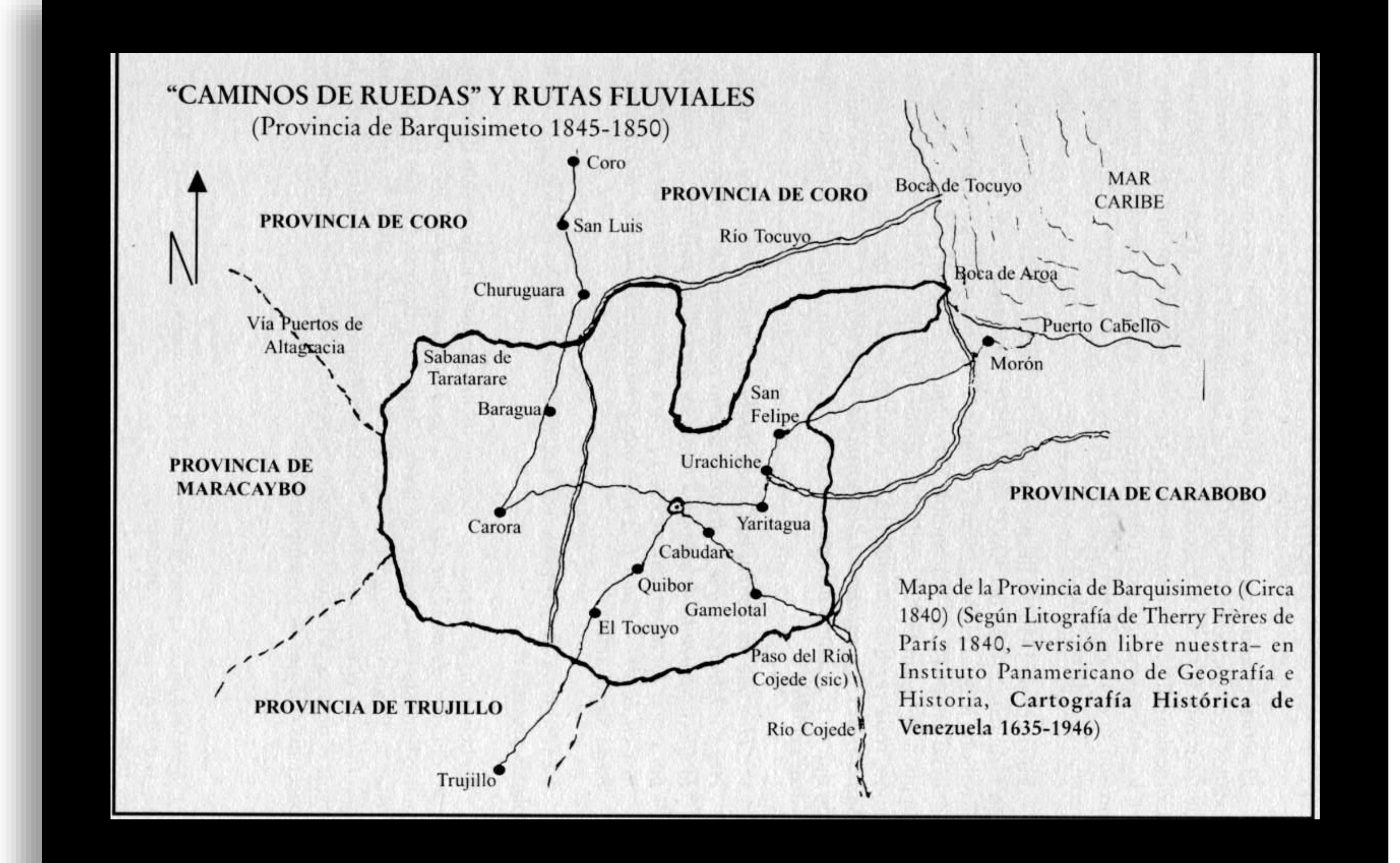
cerro del mismo nombre, hasta un punto que ubicamos al oeste del estado Cojedes equidistante entre los poblados de Pimpinela y El Amparo, 40 km. aproximadamente al sur del embalse de Las Majaguas de hoy día, para entonces lindero territorial entre la Provincia de Barinas y la de Carabobo, circunstancia ésta que como veremos en adelante, despertará las suspicacias y los celos fronterizos.

Los "Caminos de Ruedas"

Los tramos camineros, conforman una página aparte de éste examen:

1. El llamado "Camino de la Costa";
2. El camino Carora – Coro, vía Baragua;
3. El camino El Tocuyo - Trujillo;
4. El llamado "Camino de Taratarare";
5. El camino Cabudare - Paso del Cojede (sic), sobre el que ya hablamos.

El mencionado *"camino de la costa"* era el que iba de Barquisimeto a Puerto Cabello por San Felipe. Hoy día es fácilmente identificable por cuanto ya lo indicamos, sigue siendo hoy vía expresa para unir a ambas poblaciones, de forma que los segmentos a los que se hacía referencia en aquella época se corresponden con tramos muy precisos de la Carretera Nacional de hoy, incluso con sus mismos nombres, salvo el punto geográfico El Hatico sobre el que no conseguimos pista firme. Los tramos fueron entonces: Barquisimeto - Aduana El Hatico, Barquisimeto - El Chino (hoy día La Pica del Chino). También se le conocía como *"carretera del Yaracuy"*.



Mapa de la Provincia de Barquisimeto (Circa 1840) (Según Litografía de Therry Frères de París 1840, –versión libre nuestra– en Instituto Panamericano de Geografía e Historia, **Cartografía Histórica de Venezuela 1635-1946**)

La carretera Carora - Coro se ubica al norte de Lara y corresponde a la vía Coro - Aregue - Baragua atraviesa la sierra del mismo nombre hasta San Luis y de allí a Coro.

La Carretera Tocuyo - Trujillo/ cantón Carache, es un viejo tramo carretero que parte de El Tocuyo al sur vía Humocaro Bajo, y atraviesa el Páramo La Nariz hasta Carache en el estado Trujillo. La carretera expresa a Trujillo, que conocemos hoy vía Arenales, es definitivamente de construcción del siglo XX.

Respecto al llamado *"Camino de Taratarare"* no conseguimos señal clara de su ubicación. El actual mapa del estado Lara señala unas Sabanas de Taratarare al noroeste del mismo sobre una zona en discusión con Falcón. El tramo carretero que hoy está sobre la referida zona apunta a Mene Mauroa y de allí a los Puertos de Altagracia en el Zulia, por lo que nos inclinamos a pensar que hacia allí se dirigió el *"camino de ruedas"* en cuestión.

Todo ese esfuerzo por comunicarse, por hacer fluir productos y mercancías era trabajo material que necesariamente debió transponer las vallas y límites provinciales propios. Hacia todas direcciones geográficas se dirigieron recursos y preocupaciones que de alguna manera hirieron susceptibilidades y despertaron las inquietudes limítrofes de Provincias vecinas.

Finalizamos este breve esfuerzo haciendo una sumaria referencia a esos cuidados y prejuicios ante los sacrificios por infraestructura en la Provincia de Barquisimeto.

Los celos territoriales

El actual estado Lara sostuvo controversias de límites con casi todos sus estados vecinos, excepción de Cojedes. Las disputas planteadas comprometen alrededor de 261 mil hectáreas con Falcón, Zulia, Trujillo, Portuguesa y Yaracuy y a finales del siglo XX se hicieron presentes delicados incidentes al respecto ([40]). Esos celos territoriales, esas preocupaciones fronterizas no son nuevas en el tiempo y en el breve lapso de nuestro trabajo, pudimos detallar uno de esos casos.

En enero de 1846, ya hechas públicas las ofertas de licitación para el camino Cabudare - Paso del Río Cojede (sic), el Gobernador de la Provincia de Carabobo Miguel Herrera remite comunicación a su homólogo de Barquisimeto, General Jacinto Lara, haciéndole un conjunto de observaciones que en su opinión deberían incluirse en la construcción y apertura del mencionado camino. El Gobernador de la provincia de Carabobo luego de expresar que el proyectado camino *"... como es parte del que entre Cabudare y San Carlos (sic), enlazará á Barquisimeto y Carabobo..."* terminaba sugiriendo que dicho camino debería extenderse hasta San Carlos ([41]), fundamentando así su propuesta:

> *"Hoy que los campos estan casi totalmente despoblados; hoy que todo está por hacerse, y que se destinan fondos para empezar, es precisamente la época oportuna de aspirar á (sic) la mayor perfección posible (...) bastara por evitar los inconvenientes (...)* [para] *que sus operaciones no terminen en el paso actual (...) sino que prescindiendo de el que se extienda hasta San Carlos"*([42]).

[40] Servideo López, *"La disputa limítrofe"* en **El Informador**, Barquisimeto, 15 de agosto de 1997.
[41] **G de B.** Año l, No.5, 01de marzo de 1846.
[42] **Idem.**

La respuesta de Barquisimeto fue terminante: no es posible cambiar los planes previstos, no podrá hacerse tal extensión hasta la ciudad de San Carlos.

Pero por otro lado, la licitación de la ruta en cuestión, incluía el privilegio de navegación fluvial *"desde el pie del Toruno hasta la desembocadura del Río Sarare"*, punto lindante entre las Provincias de Carabobo y Barinas. Por ello los contratistas se dirigieron a la gobernación de Carabobo solicitándole, *"... por la parte que tiene en el expresado Río..."*, igual privilegio que el que la provincia de Barquisimeto les había otorgado. Carabobo les respondió que su administración no tenía intención de entorpecer los trabajos de los empresarios:

> *"...bajo el supuesto de que ellos no tiendan a hacer variar el curso de aquel río, límite actual entre esta y la Provincia de Barinas..."* ([43]).

La gobernación carabobeña insistirá en que se girarían instrucciones para lograr total colaboración de las autoridades locales, empero hacen una aclaratoria que habla por sí misma, considerando que aun cuando habrá colaboración para los trabajos, es necesario aclarar:

"...y con más extensión al gobierno de la provincia de Barquisimeto, que estos hechos no deben entenderse como una aprobación de esta autoridad en favor de todos los efectos de la expresada ordenanza [se refiere a la Ordenanza del 10-12-1845 de la Provincia de Barquisimeto que otorga privilegios para abrir un camino de Cabudare al Cojede (sic) y navegación de dicho río] *pues, cualesquiera que ellos sean, benéficos o perjudiciales a los intereses de esta provincia, en la parte que concede una exclusiva sobre la navegación del Cojede (sic) , extensiva a otros ríos que participan de sus aguas, no toca solamente a este gobierno* [al de

[43] **G de B.** Año l, No. 7, 01 de abril de 1846.

Barquisimeto] *considerarlos, ni es atribución suya el consentirlos.”* ([44]).

La comunicación era clara, “nosotros decidimos que nos conviene y que no”, un poco aquel viejo dicho popular “métanse con el santo pero no con la limosna”. Es fácil colegir que la negativa para llevar el camino proyectado hasta San Carlos, alimentó las reticencias de los carabobeños que no vieron con buenos ojos los trabajos autorizados por la provincia de Barquisimeto en su línea fronteriza. Y es que tampoco fueron del agrado de la Provincia de Barinas aquellas diligencias fluviales de Barquisimeto, al punto que fue uno de los factores que obligaron a la Diputación Provincial en 1849, a derogar la ordenanza del 10 de diciembre de 1845 ([45]) y a cerrar un capítulo en ese largo drama de disputas limítrofes que, en las postrimerías del siglo XX, lejos de culminar tomaron nuevos ribetes.

Consideraciones finales

La Junta Superior de Caminos fue un órgano de honda significación no sólo en la trama administrativa y burocrática provincial, sino sobre todo por su papel en el impulso y porfía en el avance material de la región, para vertebrar una infraestructura vial en la época, amén de los múltiples obstáculos presentes.

Las más importantes vías de comunicación de lo que hoy son el Estado Lara y el Yaracuy, provienen de los esfuerzos de aquellos días. La autopista regional del centro de hoy que une a Barquisimeto con San Felipe y que continúa hasta Morón tiene su trazado en el antiguo *“Camino de la Costa”* o *“Camino del Yaracuy”*. Lo mismo sucede con la vía expresa Barquisimeto-Valencia, por la serranía de Nirgua, el cual era el *“Camino a Valencia por el*

[44] **Idem.**
[45] **G de B**. Año IV, No. 107, 26 de noviembre de 1849.

cantón de Nirgua". Y la vía que comunica a Barquisimeto con Acarigua, tiene sus trochas primigenias en una parte del *"Camino de Ruedas de la Plaza de la Parroquia Cabudare al Paso del Cojede"* (sic), es decir, de Cabudare al poblado de El Gamelotal.

Las otras vías llamadas entonces *"Caminos Principales"*, son hoy carreteras de segundo y tercer orden que han sido sustituidas por vías más expeditas y modernas, es el caso de las que llevan a Coro y a Trujillo.

El rol de las administraciones cantonales y Concejos Municipales ante el tema de marras fue sin duda principal. Sin su concurso ni el de los vecinos en la ordenación y coordinación de las *"limpias y composiciones"* de los tramos camineros, habida cuenta de la situación de inopia existente, quizá la provincia no habría pasado de ser por mucho tiempo más que una región inhóspita, sin posibilidad de integración al conjunto territorial nacional.

Tampoco es ligereza afirmar que el papel de los empresarios particulares fue relevante en el orden de ideas que exponemos. Antes bien, sin emitir juicios de valor respecto a la laxitud de los privilegios que otorgaban las concesiones -que, de ser cuestionables los señalamientos, apuntarían también a los miembros de Juntas de Caminos y Diputación Provincial-, su participación coadyuvó, en gran medida, a la estructuración de un red vial que aunque limitada, hizo posible el avance e integración de la provincia con sus próximas vecinas, al tiempo que se sentaron las bases de las principales vías de comunicación de hoy.

Finalmente, pese a los tropiezos de carácter limítrofe y fronterizo con Barinas y Carabobo, fue hacia esta última región donde se centraron los mayores esfuerzos en el plano de vías de comunicación. La

existencia de dos importantes núcleos, Valencia como centro político y económico cercano a la capital nacional y Puerto Cabello, como eje de importación y exportación, explican el interés por avanzar, por abrir caminos al oriente de la región y al centro del país. Quizá sea ello explicación también del por qué no se hicieron mayores esfuerzos en igual sentido hacia lo que hoy son Zulia y Falcón, al menos en el lapso temporal que trabajamos.

Para concluir, una reflexión anexa. Queda una nueva línea de investigación regional, más contemporánea con nosotros y sobre la que pocos estudiosos han dedicado preocupación: Caminos, carreteras, telégrafos, teléfonos, prensa, radio, televisión, etc., en fin vías y medios de comunicación que esperan del esfuerzo científico de los investigadores de la región y que es apenas un muy puntual ítem sobre el cual es exigente volcar mayor atención, con el norte de abrir noveles líneas de investigación que, sin negar aquellas que se ubican temporalmente a niveles más remotos, pensamos ayudan con más facilidad al lector no especializado, valga decir al venezolano, al larense común, a comprender su complejo hoy y en consecuencia, a trazarse líneas claras de rumbo al futuro.

En suma, la perspectiva es salirse del estrecho mundo del academicismo y de la erudición *per se*, para poner a la ciencia histórica, sin ambages y con total claridad al servicio expreso del cuerpo social.-

FUENTES PRIMARIAS

1. Hemerografía.

•**El Informador,** Barquisimeto, 1997.

•**Gaceta de Barquisimeto** *(Periódico Oficial)*, Años 1843-1852.

•**Historia y Tradición** [Revista del Centro de Historia Larense], Año l, 1982

2. Compilaciones / Documentos Públicos.

ARELLANO MORENO, Antonio, **Relaciones geográficas de Venezuela,** Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1964, 678 p.

Memorias Provinciales 1845, Caracas, Ediciones del Congreso de la República, 1973, 278 p.

CAÑIZALES VERDE, Francisco, **Diputación Provincial de Barquisimeto** ***(ordenanzas, resoluciones, decretos y comunicaciones),*** Barquisimeto, publicaciones del Centro de Historia Larense, 1944, Varios volúmenes.

INSTITUTO PANAMERICANO DE GEOGRAFÍA E HISTORIA. **Cartografía histórica de Venezuela 1635-1946,** (Selección de los principales mapas publicados hasta la fecha), Caracas, selección presentada en la IV asamblea del IP de G e H por la comisión venezolana, agosto 1846, s/p.

FUENTES SECUNDARIAS.

Obras de Referencia.

CASA LARA, **Guía especial del Estado Lara, (**Recopilación, redacción y dirección de Julio Álvarez), Caracas, Editorial Grafos, 1963, 99 p.

CHIOSSONE, Tulio, **Diccionario Toponímico de Venezuela**. Caracas, Biblioteca de autores y temas tachirenses, No. 100, 1992, 509p

FUNDACIÓN POLAR, **Diccionario de Historia de Venezuela**. Caracas, Edit. Ex Libris, 1992, 3 tomos.

LANDAETA ROSALES, Manuel, **Gran recopilación geográfica estadística e histórica de Venezuela**. (Colección Cuatricentenario de Caracas) Caracas, Ediciones Patrocinadas por el Banco Central de Venezuela, 1963, 2.T.

McPHERSON, Telasco, **Diccionario del Estado Lara.** Caracas, Ediciones Presidencia de la República, 1981, 558 p.

SILVA UZCATEGUI, Rafael, **Enciclopedia Larense**. Caracas, Impresos Unidos, 1941.

VILA, Marco Aurelio, **Diccionario de Tierras y aguas de Venezuela**. Caracas, Dirección de cartografía nacional, 1976, 290 p.

BIBLIOGRAFÍA.

PERERA, Ambrosio, **Historia político-territorial de los estados Lara y Yaracuy**. Caracas, C.A Artes Gráficas, 1946, 436 p.

ROJAS, Reinaldo, **La economía de Lara en cinco siglos** ***(una aproximación a su estudio)*** Barquisimeto,

Asamblea Legislativa del Estado Lara, Asociación Pro Venezuela, seccional Lara, 1996, 112 p.

TROCONIS DE VERACOECHEA, Ermila, **Historia de El Tocuyo colonial.** (Colección Historia), Caracas, EBUC, 1984, 479 p.

*



OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURA EN LA REGIÓN LARENSE 1870 - 1908. (Permanencia y cambio en la estructura geohistórica de la región)

Preliminar

El acceso al poder de Antonio Guzmán Blanco en 1870 indica el inicio de una serie de cambios en el país en diversos órdenes de la vida nacional. La economía, las relaciones sociales y políticas, la población y el entorno físico, irán sintiendo paulatinamente, un conjunto de transformaciones ciertamente desiguales, una lenta metamorfosis que comienza a descubrir la faz de un país distinto, ni mejor ni peor, tan solo distinto.

A partir del último cuarto de siglo XIX, Venezuela asiste a un proceso modernizante con determinaciones en lo económico, en lo político, en lo cultural, en lo social etc. Será una dinámica que se desarrollará dialécticamente en tanto va cargada de contradicciones, avances, retrocesos, desigualdades y continuidades, sobre todo se trata de un proceso cuyo desenvolvimiento tiene características específicas en cada zona y región del país donde el elemento resaltante va a ser la desigualdad, la no-uniformidad en su desarrollo.

Nuestra investigación pretende dar una visión sumaria y prospectiva de la dinámica de cambio en el espacio geográfico de lo que hoy es el Estado Lara, en tanto adelantos en la acción de construcción de obras públicas (carreteras, hospitales, escuelas, obras de ornato, acueductos y otros) y de infraestructura física en general, como parte del avance del proceso que señalamos. Referiremos además, algunos proyectos e ideas que fueron intención gubernamental desarrollar y que sólo llegaron a ser planes que no lograron concreción o al menos no nos fue posible determinar si lograron ser realidad. En suma, estos últimos reflejan una intención: la tendencia a enfrentar las difíciles situaciones de penurias y estrecheces presentes en aquella nación, el empeño por el cambio de la faz física de aquel país.

Nos orientamos por dos ideas fundamentales. En la primera nos acercamos a los bemoles generales del transcurso de aquellos cambios que comienzan a operarse en el país a partir de los años 70 del siglo XIX: los cambios en la economía; las modificaciones institucionales y en la estructura del Estado así como en la vida política nacional y las transformaciones del espacio físico efecto de todas esas variaciones. En la segunda idea, iniciamos la retrospección, la visión general del desenvolvimiento de la acción de construcción de infraestructura física, en tanto y cuanto variación del espacio geográfico y físico, desde los días del Gran Estado Norte de Occidente (hoy Lara) hasta los inicios del régimen Gomecista en decir, 1896-1908. En algún lugar, necesario es advertirlo, haremos un aparte para referirnos a lo que consideramos es una delicada problemática en la historiografía venezolana cual es el evidente vacío de estudios generales y específicos en el lapso temporal ubicado entre el fin del Guzmancismo 1880 - 1881 y la Revolución Liberal Restauradora 1899 y las dificultades de las fuentes en concreto con las que estamos obligados a trabajar para esta investigación que no son pocas y que explican la particularidad del mismo.

Los cambios en la Venezuela de fines del siglo XIX

Si bien resulta apresurado, históricamente hablando, decir que los cambios en Venezuela en el ámbito de Estado, gobierno y sociedad, esto era, transformaciones en el país para iniciar la inserción en firme en la economía del mundo capitalista, los inicia Guzmán Blanco, no es menos cierto afirmar que al menos durante su estadía en el gobierno el proceso en

cuestión fue notorio y dio inicio a un Tiempo Histórico ([46]).

Es posible percibir con claridad los matices más relevantes de ese proceso de modernización que se ha referido, a saber: apuntan hacia la centralización del poder del Estado, con un cuerpo ordenado de legislación nacional, con esfuerzos hacia el redimensionamiento de la organización territorial y hacia la reafirmación del carácter laico del Estado. Además, señalan hacia la modernización de las estructuras ligadas al aparato y a la actividad económica, y hacia la resolución de las problemáticas demográficas que arrastraba el país con medidas dirigidas hacia el área de la salud pública o bien hacia las políticas de inmigración ([47]).

Puede entenderse todo aquel esfuerzo de la gestión de Guzmán Blanco y de quienes le acompañaban como una línea de acción tendente, en última instancia, hacia el fortalecimiento de la clase dominante, coadyuvantes del desenvolvimiento de la misma como una "burguesía de corte capitalista moderna" ([48]). Conviene aquí citar a Arturo Sosa Abascal cuando define el concepto de modernidad sólo como referencia teórica:

"…fue el modelo ideal propuesto por distintas corrientes del pensamiento en Venezuela desde su restauración como República en 1830. El ideal de los liberales amarillos

46 Entendemos el concepto Tiempo Histórico como la definición de una coyuntura determinada ubicada temporalmente entre dos hechos, condiciones o momentos de significación que marcan precisamente un comienzo y un cierre de dicho momento coyuntural y que tiene un conjunto de características y particularidades que le otorgan esa condición.

47 Germán Yépez Colmenares, *Proceso de modernización del Estado, Gobierno y Sociedad en Venezuela a finales del siglo XIX.1870-1899* en Instituto de Estudios Hispanoamericanos, **Anuario,** 1993, 2da etapa, No. 5, pp.123-124.

48 Germán Carrera Damas, **Formulación Definitiva del Proyecto Nacional 1870-1900**, pp. 53-54.

después de la Guerra Federal [caso Guzmán], la aspiración del movimiento positivista de hacer en Venezuela una nación «civilizada» y también, el modelo de desarrollo económico y político – social de las distintas fuerzas propulsoras de la democracia representativa como sistema político. Por modernidad se entiende la «superación del atraso» que representan las sociedades rurales, mediante el desarrollo de las fuerzas productivas hacia la industrialización, concebida como un modo de producción más eficaz para proveer a la sociedad de sus bases materiales. Significa, también, el uso de nuevas formas de tecnología en todos los ámbitos de la vida social, el desarrollo de las comunicaciones, la expansión de los servicios públicos y cambios radicales en las formas de ocupación y trabajo dentro de la sociedad. Igualmente está asociada a la introducción de la razón y el comportamiento racional como máxima instancia de lo humano, a la ampliación y expansión de la educación a todas las capas de la población y al surgimiento de múltiples y pluralistas formas de asociación masiva" ([49]).

Aquella sociedad severamente afectada por la virulencia y la violencia de la guerra y por las estrecheces económicas no encontraba salida a su situación, Guzmán apuntaba intenciones en los términos del avance y del progreso –modernidad-, en el espectro de la inclusión del país a la dinámica internacional del capitalismo, por lo que era menester tranquilizar la casa, era exigente la paz y el orden, por ello los esfuerzos por la centralización y el funcionamiento de la maquinaria estatal.

El factor económico era otro aspecto principal y en ello no bastaba el incentivo a las inversiones extranjeras, era urgente dar arreglo al territorio en

---

[49] Arturo Sosa Abascal, *"Modernización"* en Fundación Polar, **Diccionario de Historia de Venezuela**, Tomo II, p. 971.

cuanto a la necesidad de comunicar las zonas internas del país con la costa y en general avanzar en la rehabilitación y/o creación de la estructura física nacional, es decir, estructuración de una vigorosa capacidad instalada que fuera soporte importante para la actividad de "avance y progreso" que propiciaba Guzmán.

Las Juntas de Fomento

Durante su gobierno ([50]), Guzmán Blanco despliega un amplio programa de obras públicas que marchó a la par de los esfuerzos modernizadores en la administración pública y en el Estado. Dicha política se vio orientada hacia la zona central del país, hacia Caracas y su entorno, es decir, hacia las zonas donde las actividades comerciales eran más importantes, y, de esa forma, terminar favoreciendo los intereses de las clases propietarias de la época. En ese sentido se inicia la creación de Juntas de Fomento para el control y administración de los trabajos para cada obra en particular. Ellas estaban conformadas por la primera autoridad y personalidades de la región o localidad. A partir de 1874, con la reorganización del aparato administrativo del Estado que crea varios ministerios, dichas Juntas reportarán directamente al Ministerio de Obras Públicas, instituido bajo la dirección del Ing. Juan Muñoz Tébar. De las tres direcciones con las que contará dicho ministerio (una, de Edificios y Ornato de Poblaciones y la otra de Vías de Comunicación Fluviales o Terrestres y Acueductos, por último Dirección de Contabilidad) dos se remiten directamente al ámbito de creación de infraestructura lo que es reflejo, en nuestra

[50] Existe amplia coincidencia entre los historiadores cuando se afirma que aunque Antonio Guzmán Blanco fue Jefe del Ejecutivo Nacional y Presidente de la República formalmente en tres ocasiones (Septenio 1870 – 1877; Quinquenio 1879 – 1884 y Bienio 1886 – 1888) en los hechos fue el ductor ininterrumpido de la gestión de gobierno entre 1870 y 1888, es decir, 18 años.

opinión, de la importancia que la administración asignó a la cuestión de obras públicas en el sentido que ya hemos subrayado ([51]).

Loa asuntos atinentes al Ministerio de Obras Públicas, estaban adscritos desde 1830 a la Secretaria de Interior y Justicia. Esas responsabilidades en 1863 pasan a ser objeto de preocupación del recién creado Ministerio de Fomento y de esa forma aparece en los índices de las Memorias ministeriales bajos las denominaciones de "Contratos", "Obras Públicas", Ingeniero de Obras Públicas" etc., en Junio de 1874 se crea el Ministerio de Obras Públicas con sus tres direcciones ya mencionadas. No será hasta 1976, cuando la Ley Orgánica de la Administración Central en su tarea de determinar el número y organización de los Ministerios, se instituye el Ministerio de Desarrollo Urbano que asumirá entonces, a partir de marzo de 1977, las correspondientes atribuciones, competencias, funciones, derechos y obligaciones que correspondieron al Ministerio de Obras Públicas ([52]).

Sin embargo, ese innegable esfuerzo modernizador se ve subrayado principalmente en el área de Caracas donde la afluencia de construcción de edificios públicos se vio privilegiada. Hacia el interior del país el impacto de construcciones fue menor, la concentración del esfuerzo de Obras Públicas se centró con bastante fuerza en la zona centro-norte del país ([53]). En general, durante el guzmanato la ciudad capital resultó ser la mayor beneficiaria en cuanto a receptora de la acción de construcción de planta física de carácter público, casi las

---

51 Leszek Zawisa, *Obras Públicas Siglo XIX* en Fundación Polar, **Diccionario de Historia de Venezuela**, T. III, p. 375.

52 **Boletín del Archivo Histórico de Miraflores,** No. 145-146, p. 412 y ss. Dicho Boletín No. 145 – 146 tiene como tema exclusivo: *"Creación, evolución histórica y estructura organizativa de los Ministerios de Venezuela 1870 – 1995"*

53 Leszek Zawisa, **Ob. Cit.**, pp. 375-376.

tres cuartas partes del total de gastos en el renglón de marras correspondieron a Caracas. ([54])

Correspondiendo con los intereses de las clases propietarias, ubicadas en Caracas y el centro del país de manera preferente, y con el particular estilo de vida «urbano» de los sectores dominantes, el gasto en obras públicas tendió hacia las obras de mejoramiento urbano y, en particular, al embellecimiento de algunas poblaciones. Con pocas excepciones, durante el último tercio del siglo XIX las obras de ornato constituyeron la preocupación principal de los gobernantes empeñados en darle una fachada europea a algunas ciudades. Esta preocupación, sin embargo, no se tradujo en una distribución más o menos equitativa del gasto público en términos espaciales. Caracas, como sede de los poderes públicos y asiento geográfico de las clases dominantes, concentró la mayor parte del gasto en obras de ornato. Valencia y otras ciudades del centro también lograron beneficiarse de este tipo de gasto, mientras que el resto del país, aparecía ajeno casi por completo la acción del Estado en este sentido. De la misma manera, las obras de infraestructura tendieron a beneficiar al centro y en particular a Caracas ([55]).

Con todo, no dudamos en afirmar que se asistía al inicio de una etapa en la historia nacional, signada por el esfuerzo por cambiar la faz de aquella nación golpeada por guerra, violencia, contracción económica y escasos recursos, que sin embargo también aclaramos no fue de ninguna manera ordenado y uniforme ni tuvo la velocidad que quizá se observó en otras latitudes.

---

54 Rafael Cartay, *Acueductos*, en Fundación Polar, **Diccionario de Historia de Venezuela**, T. I, p. 41.
55 Josefina Ríos y Gastón Carvallo, **Análisis Histórico de la organización del espacio en Venezuela**, p. 81.

"… ninguna otra visión expresaba tan bien la lentitud de los cambios [que Venezuela reclamaba después de la independencia] *como la de los viajeros de la segunda mitad del siglo* [XIX]*, el consejero Miguel María de Lisboa, Pál Rosti, Edward Eastwick, Friedrich Gerstacker, que coincidieron en destacar ciertos elementos que persistían tercamente en la realidad venezolana. Entre estos, una geografía difícil que entorpecía la integración física y política; una base demográfica débil y numéricamente retrasada por los efectos de la guerra y los desastres naturales; una estructura política institucionalmente remisa y constantemente acosada por apremios financieros y conflictos de poder; una economía sujeta a las fluctuaciones del comercio exportador de productos agrícolas que no tenían demanda preferencial en el mercado internacional "*([56]).

Si a esta realidad inocultable, se le añade la acción injerencista de los monopolios extranjeros de diversa nacionalidad que con el objetivo de conservar sus privilegios y considerando al país como su botín, generaron toda suerte de intromisiones en su vida política y económica, promoviendo múltiples conflictos y creando, al final, una economía cuyo diseño mantenía intactos los viejos y coloniales patrones de producción (economía de exportación de manufacturas) y cuyo alcance modernizador fue limitado ([57]), el balance, en general, no fue positivo para nosotros.

Puede entenderse, en consecuencia, como el ritmo del desarrollo de ese proceso de modernización que referimos no fue uniforme en todo el país, sino que respondiendo a la orientación exportadora de nuestra economía, las obras de infraestructura construidas y/o proyectadas se ubicaron geográficamente dentro y

---

[56] María Elena González, **Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco**, p. 35

[57] Lola Vetencourt, **Monopolios contra Venezuela 1870-1914**, p. 225.

alrededor de los centros principales de movimiento económico en el sentido ya indicado.

Es allí donde opera la visión gráfica que de aquel país nos deja la historiadora María Elena González, la de una Venezuela funcionando cual archipiélago con tres grandes islotes. Uno conformado por la cuenca del lago de Maracaibo que permitía la penetración a los Andes y Colombia mediante una infraestructura de navegación fluvial y lacustre y de tortuosos caminos de tierra. El otro estaba en la costa norte del país, que tenía a su vez dos islas más pequeñas, una apuntando a la franja central de mayor actividad portuaria y asiento del poder político y económico nacional y el otro la franja oriental que abarcaba una serie de puertos, en la navegación de cabotaje y poblaciones costeras cuya actividad y desarrollo estaba ligado al comercio y a las haciendas cacaoteras. De igual manera funcionaban los escasos ferrocarriles que terminaban en áreas portuarias ([58]).

Con todo, la actividad urbanizadora y de construcción de obras públicas hacia el interior del país, y en concreto hacia la región Larense (durante el guzmanato se denominó *Estado Barquisimeto*, desde 1864 hasta 1879; *Gran Estado Norte de Occidente*, desde 1879 hasta 1881 y *Gran Estado Lara*, 1881 hasta 1899, con variaciones en su composición territorial, por lo que nosotros durante este periodo nos referiremos a la región Larense) no parece nada desdeñable.

---

[58] María Elena González, **Ob. Cit**, pp. 151 y 214. Véase también a Ramón Santaella Yegres en su trabajo *Dinámica de la estructura espacial barquisimetana (segunda mitad del siglo XIX)* en **Tiempo y Espacio**, Jul-Dic. 1985, No 4, Vol. II, quien establece que en el caso larense la división geográfico histórica opera para construir tres microestructuras geográficas: Una representada por Barquisimeto, Carora y El Tocuyo, una segunda con San Felipe con su relación con Puerto Cabello y Aroa –Tucacas y una tercera con Yaritagua – Valles de los Ríos Turbio y Yaracuy.

La precariedad fiscal del Estado, la inexperiencia y quizá incapacidad para asumir la gerencia y control de labores de infraestructura además del deseo de lucro en el ejercicio de funciones públicas, explica la realidad en la que las distintas administraciones cedieron a particulares algunas obras de construcción, al tiempo que el monopolio de alguna de esas actividades.

La rápida pesquisa que realizamos entre los papeles y legajos de la época en el Archivo General de la Nación, nos indica, al menos, una cuestión fundamental: pese a todas las dificultades, propias y las impuestas, el esfuerzo y la preocupación de la administración Guzmán y de las que le siguieron, hasta los inicios del Mandato gubernamental de Juan Vicente Gómez en 1908, fue, a no dudarlo y por decir lo menos, importante. Es notoria la preocupación gubernamental por construir o reconstruir – según quiera leerse- aquel territorio complejo, aquella nación que tenía décadas enteras sumida en la perturbación.

Los esfuerzos modernizadores y la región larense.

Carreteras

En trabajo de investigación anterior -"Caminos de Ruedas" y Rutas Fluviales (Provincia de Barquisimeto 1845 – 1850 –incluido en la presente selección- hemos detallado el tema vías de comunicación atinente a las carreteras y precisamos los esfuerzos del Estado en este renglón. Pese a esos esfuerzos, esos primeros "caminos de ruedas" no eran otra cosa que caminos estrechos y

polvorientos que surcaban llanuras incultas ([59]) y así parece que siguieron siéndolo por mucho tiempo.

Los caminos o tramos carreteros que mencionamos en trabajo anterior como los de mayor significación en la región, el de Barquisimeto a Puerto Cabello pasando por San Felipe y el Barquisimeto - Cabudare, apenas comienzan a empedrarse (macadamizarse fue el término usado en la época) en 1873, otras carreteras como las de Nirgua- Valencia , la Barquisimeto-Coro y la de Aroa (Duaca - La Luz) terminan de empedrarse entre 1876 y 1877 y en ese mismo plano de construcción, para la última década del siglo XIX se han macadamizado las carreteras Barquisimeto- El Tocuyo, la Barquisimeto - San Carlos , cuyo tramo inicial es aquel camino Barquisimeto-Cabudare del que se da cuenta en 1832. También a fines del XIX ven su empedrado la carretera Yaritagua- Duaca y la Barquisimeto- Carora. Será ya entrado el siglo XX, en tiempos de Juan Vicente Gómez cuando todos los detalles de los trabajos carreteros comiencen a registrar cambios significativos que van más allá del empedrado y del emplazamiento y arreglos aislados ([60]).

En 1910 la llamada *Comisión Exploradora del Occidente de Venezuela* elabora la proposición para un nuevo trazado de la Vía San Felipe-Barquisimeto- Carora por la que podrían circular carros, sin embargo la ejecución de dichos planes se inicia en 1912. Hasta ese instante el sistema carretero nacional estaba conformado por una estructura desarticulada y puede afirmarse que solo comienza a integrarse en un sistema nacional a partir de los años veinte cuando se promulgan las

---

59 Eduardo Arcila Farías, **Historia de la Ingeniería en Venezuela**, p 109.
60 José Raúl Alegrett Ruiz, *Caminos y carreteras* en Fundación Polar, **Diccionario de Historia de Venezuela,** T.I, pp. 603-605.

llamadas *Carreteras Nacionales* teniendo, empero, a Caracas como centro ([61]).

Las transformaciones geográficas y espaciales en aquel territorio que hoy es Lara y Yaracuy, en lo que respecta a carreteras aun cuando no son de considerable monta, son, a no dudarlo, significativas en otro sentido: el rubro vías de comunicación será una de las herramientas que posibilitará posteriormente a la administración de Juan Vicente Gómez avanzar en el sistema integrado de carreteras, comunicar al país y lograr su control ya no solo político y militar sino también desde el punto de vista de la administración del aparato de burocracia estatal regional.

Ferrocarriles

Los llamados Caballos de Hierro fueron otro de los factores de gran significación en la configuración del paisaje geográfico Larense de aquellos tiempos.

Entre 1835 y 1836 se tendieron los primeros rieles de lo que décadas después sería el *Ferrocarril S.O de Venezuela o Ferrocarril Bolívar* (Barquisimeto – Boca de Aroa), los primeros establecidos en el país, en la vía Tucacas – Aroa ([62]).

Ciertamente los ferrocarriles en Venezuela no lograron integrar ni penetrar el territorio nacional, el transporte siguió haciéndose a través de las bestias, vía fluvial o marítima o por los llamados *caminos de ruedas*. Tampoco logró el rango de transporte masivo, los elevados fletes fueron su principal impedimento. El capital que se les invirtió fue en realidad elevado y el país no recibió provento duradero alguno por ello; a los

---

[61] **Ídem.**
[62] Véase: Nikita Harwich Vallenilla, *Ferrocarriles* en Fundación Polar, **Ob. Cit**, T. II, p.345 y Eduardo Arcila Farías, **Ob. Cit,** p.241.

ferrocarriles se dedicaron ingentes recursos que bien pudieron generar riqueza y dejar capacidad instalada en otras áreas de la economía. Y es que la estrategia del capital internacional en países como el nuestro tenía como objetivo la salida e inversión de su capital excedente, lo que en lo concreto se desarrolló totalmente divorciado de la realidad del país receptor, que aceptó los monopolios, ajeno de una coherente política de concesiones ([63]).

Empero, en el caso de la región Larense, fue amplio el lapso temporal de instalación de las vías, varias décadas de avances y retrocesos en una dinámica por lograr acceso permanente y expedito al mar, afrontando una geografía cuasi virgen para estas lides y generando un nivel importante de actividad económica y movimiento demográfico.

Ya expresamos que los primeros tramos ferrocarrileros se tendieron entre los años 30 del siglo XIX y fue en 1877 cuando finalmente se concluyeron las operaciones de construcción. Los primeros tramos atendieron la actividad remanente de las célebres Minas de Aroa y su tendido general era de:

> *"... nada menos que ciento setenta y tres kilómetros entre Tucacas y Barquisimeto, repartidos así: setenta y cinco kilómetros del primer punto hasta El Hacha* [población ubicada aproximadamente a 7.5 kilómetros al Norte de Aroa]; *cincuenta y tres de éste hasta Duaca; y treinta y cinco de allí a Barquisimeto."* ([64]).

---

[63] Lola Vetencourt G, **Monopolios contra Venezuela 1870-1914**, p. 226.

[64] *"Viaje del Doctor Raimundo Andueza Palacios Presidente de la República a los Estados Lara y Carabobo"* en Inés Quintero, **El Valle de las Damas (testimonios del siglo XX),** Tomo II, pp 65-66.

Posteriormente, se trazaría una línea férrea desde Aroa hasta San Felipe, quedando una totalidad de vía férrea -incluyendo los ramales- de 232,04 kilómetros con un capital invertido de 30.956 Bs de capital inglés ([65]).

La vía en cuestión contaba con al menos tres estaciones de alguna importancia; la de Barquisimeto constituida por dos edificios principales, uno de los cuales era *"... tan extenso que pudo dar cabida a cerca de trescientos cubiertos con que la Compañía* [la Quebrada Railway Land & Copper] *celebró la reciente inauguración* "([66]). Otra estación era la de Duaca, constituida por dos edificios que albergaban oficinas, terminal de pasajeros y almacenes de depósito de mercancías de bastante importancia, sobre todo de café toda vez que la zona era excelente productora del aromático grano ([67]). La tercera estación de significación era el puerto de Tucacas donde la Compañía Quebrada Railway construyó dos muelles hasta donde llegaban los trenes de la línea ferrocarrilera a través de los almacenes de la empresa. ([68]).

Hoy es conocido el destino de vías y ferrocarriles, apenas funciona a menos de media marcha un tramo construido con posterioridad, el Barquisimeto - Puerto Cabello. Pese a ello, toda esa zona norte de Barquisimeto vía Duaca durante los últimos 25 años del siglo XIX se vio influida ora por el movimiento económico y de afluencia de mano de obra por la intermitente dinámica de inicios de obras para el ferrocarril, ora por la actividad que generó el movimiento de trenes de tracción animal aprovechando las vías dispuestas, ora por la actividad propia del ferrocarril en funcionamiento pleno. En cualquier circunstancia, la impronta del

---

[65] **Ídem.**

[66] *"Viaje del Doctor Raimundo Andueza Palacios Presidente del República a los Estados Lara y Carabobo"* en Inés Quintero**, El Valle de las Damas (testimonios del Siglo XIX),** Tomo II, p. 66.

[67] **Ídem,** p. 67.

[68] **Ibídem,** p. 66

ferrocarril en territorio de la región larense aún se deja sentir: alrededor de lo que fue la vía del Ferrocarril Bolívar creció y se consolidó una población dedicada al pequeño comercio, a actividades agropecuarias de relativa importancia que fue conformando un conglomerado de tal magnitud, que hoy día juega rol fundamental y necesario en el diseño de las políticas gubernamentales regionales y municipales, muy a pesar de estar asentadas en zonas agrestes donde el agua es la carencia fundamental.

Hoy, el norte de Barquisimeto, conformado por las parroquias El Cují y Tamaca del Municipio Iribarren y Duaca, capital del municipio Crespo son el eje de más del centenar de comunidades que nacieron desde los tiempos del gomecismo y que se han consolidado hasta esta parte aglutinando parte fundamental de la población humilde de los aledaños a la capital de Lara.

Los Acueductos

Los acueductos fueron otra preocupación significativa de las administraciones en el lapso temporal convenido, su significación sanitaria e hidráulica sobrepasa los criterios ornamentales que se subrayaron en otras regiones del país. En 1873 se conviene construir un acueducto para Barquisimeto y se nombra una Junta de Fomento presidida por el Dr. Ángel Álamo y como director técnico al ingeniero Luis Mario Montero. El proyecto se detuvo y se reanudó en 1876 bajo la dirección del Montero, pero la prisa y la improvisación dieron al traste con los trabajos realizados en esas condiciones ([69]).

En 1888 el Ministerio de Obras Publicas a cargo del Ingeniero Jesús Muñoz Tébar en concordancia con el

[69] Eduardo Arcila Farías, **Ob. Cit,** pp. 383-384.

Presidente del Estado General Aquilino Juares, decide reelaborar lo que hasta el momento se había hecho respecto del acueducto y a tal efecto se nombra una Junta de Fomento que estuvo presidida por el Obispo Dr. Víctor José Diez e integrada además por los Generales Federico Carmona y Aquilino Juares además de Juan Manuel Álamo, el Dr. Luis María Castillo, Ramón Escobar y J.M León ([70])

En esta oportunidad el director técnico de la obra sería el Ingeniero Luis Muñoz Tébar quien toma la decisión de alimentar el acueducto con aguas de la Quebrada del Titicare y no del Río Turbio por ser este un río de "aguas Turbias" en época de lluvias, es decir, sus aguas se cargaban excesivamente de arena y demás residuos.

Una lectura de los detalles de la construcción pueden servir para ponderar al menos dos aspectos: uno, su magnitud y en consecuencia importancia para aquella ciudad y dos, el impacto de dicha obra en el marco geo histórico del Barquisimeto de fines del siglo XIX. Observemos lo que expresaba el director técnico de la obra en enero de 1889:

> *"El gran estanque está situado a 18 mt sobre él pié de la torre de San Juan punto más alto de la población; 27,50 metros sobre la Plaza Concepción; y 30 metros más o menos sobre el resto de la ciudad. Entrando al estanque 23 litros por segundo, en 17 horas de servicio al Acueducto entrarán 1.497.600 litros suponiendo para Barquisimeto una población de 50.000 almas del doble de la actual, le tocará por día a cada habitante 28 litros, cantidad más que suficiente para satisfacer las necesidades de esta población.*

---

[70] *Ministerio de Obras Públicas, Legajos, Acueducto de Barquisimeto 1888-1889* en **Sección Obras Públicas,** Archivo General de la Nación.

De este estanque arrancará por ahora una tubería de 0,15 m de diámetro a una longitud de 2 metros hasta la esquina de la Plaza Concepción donde terminará la obra indicada en los planos [en una pila pública donde se abastecerían los vecinos] *(...) El gran estanque será elíptico y de sólidas mamposterías, encubado todo con cimento (sic) romano de buena calidad, de una capacidad de 1.600.000 litros, dividido en dos por un muro según el eje menor para cuando se limpia uno de los estanques el otro surta o para salvar cualquier inconveniente que se presente en la tubería. Su eje mayor es de 50 metros y su eje menor es de 20,40 metros y tendrá profundidad de 2 metros, de espesor de sus paredes 0,50 metros pero llevara 14 estribas a su alrededor para darle mayor resistencia. Yrá (sic) rodeado de un muro de 5 metros de alto, con su correspondiente puerta, para evitar caída de animales y conservar el aseo. No ira techado..." ([71])*

El acueducto en cuestión, redefinido en relación con el proyecto de 1873, contemplaba un tendido de tuberías por la orilla del Río Turbio atravesando las Haciendas "San José" y "San Nicolás ", pasaba bajo el lecho del río y remontaba la cuesta de San Nicolás para luego bajar por la sabana de El Garabatal hasta el estanque en cuestión ubicado en la Plaza Concepción ([72]).

Con la ejecución de aquel proyecto, se llevó el agua hasta una pila pública ubicada en la Plaza Concepción, hoy al lado de la Iglesia de igual nombre frente al actual Museo de Barquisimeto. El mismo año de 1889 comenzó a proyectarse la distribución del agua por tuberías al resto de la ciudad que inicialmente solo pretendía sacar

---

71 *"Informe que presenta el ingeniero que suscribe; Luis Muñoz Tébar, a la Junta de Fomento para la construcción de un Acueducto por tubería de hierro, que surta la población de Barquisimeto. 1889* [26 de enero de 1889]*"* Ministerio de Obras Públicas, Legajos, Acueducto de Barquisimeto 1888-1889 en **Sección Obras Públicas** Archivo General de la Nación.

72 Ídem.

una tubería de 15 centímetros que se extendería por la calle Comercio ([73]) hoy carrera 20 mejor conocida como Avenida 20 o popularmente “la 20”.

En 1891 se logra realizar un proyecto más elaborado, autoría del Ingeniero Luciano Urdaneta, que establecía un tendido de tuberías más amplio y que se extendía por parte de la Calle La Paz, la Calle San Francisco, Calle Ayacucho, Calle Real (llamada entonces también Del Libertador) y la calle Comercio([74]).

Finalmente, para 1904 siendo presidente del estado el General Leopoldo Torres y de la República Cipriano Castro (y para nosotros una señal importante del interés y preocupación de las administraciones por el avance infraestructural en las regiones), todas las obras de acueducto para Barquisimeto eran consideradas anacrónicas y se estimaba exigente reponer las estructuras casi en su totalidad. El ingeniero Antonio Malaussena refrendaba todos esos cambios, que incluían, además, realizar un trazado nuevo del tendido del acueducto. El proyecto se llevó adelante tiempo después y el empeño por remozar lo ejecutado pareciera indicar que el esfuerzo “pacificador”, “de orden” y “Modernizador” no fue patrimonio exclusivo de Guzmán Blanco, al menos en lo que a la región Larense se refiere.

[73] *“Comunicación de Luis Muñoz Tébar al Ministro de Obras Públicas 10/02/1889”,* Ministerio de Obras Públicas, Legajos, Acueducto de Barquisimeto, en **Sección Obras Públicas** Archivo General de la Nación.

[74] *“Comunicación de P. Silveira al Ministerio de Obras Públicas el 16/09/1891”* Ministerio de Obras Públicas, Legajos, Acueducto de Barquisimeto, en **Sección de Obras Públicas** Archivo General de la Nación. Si consideramos que la Calle Comercio es hoy la Carrera 20, a la luz de lo que observamos en el plano manuscrito original, las calles mencionadas serían en el mismo orden en que se nombran las carreras 21, 22, 23 y 24.

Otras obras de carácter público

Los legajos y documentos de la Sección Obras Públicas bajo resguardo del Archivo General de la Nación contienen tal cantidad de datos, referencias, detalles, informes técnicos, administrativos y políticos, e incluso anécdotas que sirven para reconstruir buena parte de la historia de las regiones en el país. Son múltiples las referencias a innumerables construcciones y obras públicas contenidas en esos papeles, apenas referiremos algunas para presentar una panorámica general de la dinámica y actividad de rehabilitación de la planta física de la región como muestra del movimiento de su estructura espacial en el marco histórico que hemos precisado.

De Carora, hoy capital del Municipio Torres, también logramos detectar movimiento de obras para su beneficio, tal es el caso de la construcción del Pozo de agua Guzmán Blanco, (que aparece en el títulos del paquete de los legajos de Obras Públicas como Paseo Guzmán Blanco) en 1875 ([75]).

Otras obras fueron:

En 1874, La Casa de Gobierno de Barquisimeto y La Cárcel pública de esa ciudad, cuya Junta de Fomento estaba presidida por el presidente del Estado Gregorio Yánez.

1891, La Casa de Beneficencia y el Mercado de El Tocuyo, Junta de Fomento presidida por Melquiades Yépez.

75 *"Dirección de Edificios y Ornato, Expediente No. 33, Paseo (sic) Guzmán Blanco, Carora 1875"* en **Sección Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.

El Cuartel y el Hospital Militar de Barquisimeto (el cuartel es hoy la sede del Cuartel Lara ubicado en la Carrera 15 entre calles 26 y 27 y el Hospital Militar, que luego fue llamado Hospital de La Caridad y hoy día, totalmente reestructurado, Museo de Barquisimeto) cuyos trabajos de remozamiento fueron emprendidos por la Junta de Fomento conformada por el General Diego B. Ferrer, Elías Agüero y Juan Manuel Álamo ([76]).

Pero no sólo Barquisimeto como centro político - administrativo de la entidad recibió los recursos para ornato y obras públicas. San Felipe, en menor medida, también fue objeto de cambios. En 1875, en la capital del Yaracuy, comienzan a repararse las deterioradas instalaciones del Colegio Nacional del Yaracuy y las llamadas Oficinas del Estado Yaracuy, es decir, la sede del gobierno regional, la casa de Gobierno ([77]).

El sector religioso fue de igual forma objeto de la actividad de construcción, entre otras la Iglesia de Los Cañizos y la de Bejuma ambas en 1888 ([78]).

Entre otras obras en Yaracuy podemos resaltar: Ensanche del Cementerio Público de Urachiche, Construcción del Templo Parroquial de San Felipe,

[76] *"Carta de Julio F. Sarga Ministro de Guerra al Ministro de Obras Públicas 22/09/ 1891"* en **Sección Obras Públicas** Archivo General de la Nación.
[77] *"Carta de Adolfo Urdaneta Director de Salinas al Ministro de Obras Públicas 09/07/1875",* **Sección Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.
[78] Ver: Dirección de Edificios y ornato, Expedientes Nos. 14 y 20 respectivamente 1888", en **Sección Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.

reconstrucción de aceras peatonales y ([79]), construcción de la Plaza Castro en esa misma ciudad ([80]).

Algunas obras más pudieran reseñarse, más lo sustancial consiste en la precisión del afán por cambiar o al menos morigerar las condiciones físicas de aquel país contrariado por las perturbaciones políticas y económicas. Lo más significativo que se percibe en el panorama administrativo y de gestión pública es esa intención y voluntad que se ve expresa en comunicaciones, oficios, cartas, telegramas e informes técnicos y que colide con la impresión pesimista que la historiografía tradicional nos ha presentado respecto a nuestro siglo XIX: caos, destrucción, miseria y sobre todo incertidumbre y falta de perspectivas. Definitivamente, los materiales y documentos de aquellos años dicen una cosa absolutamente distinta.

Conocidos son hoy múltiples de los alcances y proyectos oficiales a desarrollar y que nunca lograron concreción, fueron las disposiciones de la Venezuela que no fue. La región Larense no fue ajena a planes como esos, referiremos dos de ellos, o al menos que pareciera tuvieron ese destino nonato. Menester es, aclarar que no nos consta que los propósitos en cuestión hayan logrado realizarse y desarrollarse, lo cierto es que no aparecen como realizados en las fuentes consultadas. Empero, insistimos, son el reflejo claro de un propósito modernizador presente en aquellas generaciones.

Ambos están relacionados. Se trata de los Proyectos de Cable Aéreo de Transporte Funicular o Ferrocarril a tracción por cable y la explotación de

---

[79] *"Telegrama de Santiago Briceño Ayesterán Presidente del Estado, al Ministro de Obras Públicas 26/05/93" en* **Sección Obras Públicas,** Archivo General de la Nación.

[80] *"Carta de R. Castillo Chapaleen funcionario del Ministerio de Obras Públicas a Santiago Briceño Ayesterán, Presidente del Estado, 08/06/1903."* En **Sección Obras Públicas** Archivo General de la Nación.

colombina o guano de murciélago abundante en algunas regiones.

Los Proyectos de Cable aéreo fueron tres, uno proyectado de Sarare (hoy capital del Municipio Simón Planas) hasta Barquisimeto o Puerto Cabello o Valencia, el otro desde Puerto Cabello a Yaritagua y el último de Nirgua a Valencia.

El primero mencionado data de 1894 y concedía derecho exclusivo al General Leoncio Quintana de establecer un cable aéreo de transporte:

> *"...desde un punto cualquiera, el que juzgue más conveniente el contratista de los Distritos Zarare (sic) y Agua Blanca en los Estados Lara y Zamora a Puerto Cabello, Barquisimeto o Valencia, también a elección del contratista y sin perjuicio de tercero (...) El objeto principal del cable (...) es el transporte de los guanos y nitratos que se encuentran en los Distritos citados de Zarare (sic) y Agua Blanca"* ([81]).

También se incluía en el convenio la explotación de frutos y mercancías a juicio del contratista. Según el acuerdo, los trabajos debían comenzar a los 18 meses de firmado, y concedía posibilidad de construcciones aledañas necesarias y el derecho sobre terrenos baldíos en su recorrido así como el derecho de exención de importación de máquinas, materiales e instrumentos. El contrato duraba 50 años y contemplaba el derecho a traspasarlo, como en efecto se hizo a las semanas de firmarlo, a nombre de un Sr. Juan María Maninal ([82]).

---

81 *"Contrato de un cable aéreo entre los estados Lara y Zamora por el general Leoncio Quintana 1894. 22 de agosto de 1894 "* en **Sección de Obras Públicas**, Archivo General de la Nación

82 *"Cable aéreo estados Lara y Zamora 1894"* en **Sección Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.

El otro proyecto de cable aéreo es de 1897, iría de Puerto Cabello hasta Yaritagua pasando por San Felipe y su contratista era Joseph James Letts quien tenía el:

> *"...derecho a establecer una línea de cables aéreos de acero (wire Ropeway) para el transporte de mercancías, frutos y productos de toda especie y hasta pasajeros cuando las líneas brinden toda la seguridad necesaria... "* ([83]).

Entre Valencia y Nirgua, para 1898, también se estableció un contrato de cable aéreo para transportar mercancías y frutos, en este caso el contratista era un Señor Eduardo Rauber ([84]).

En relación con la explotación del guano o estiércol de murciélago conocido en la época como colombina, también se adelantaron estudios e investigaciones *in situ* en la zona sur del hoy estado Lara y norte de Portuguesa, es decir, en la región de El Altar, Sarare y Agua Blanca.

Por instrucciones del Ministerio de Obras Públicas, el ingeniero Juan de Dios Monserrate inició una exploración en cuevas ubicadas en la región mencionada, en concreto en las afueras de Sarare, hábitat natural de una inmensa cantidad de murciélagos, dando por resultado la expresa recomendación del mencionado Monserrate para explotar dichos yacimientos lo que tendría, en su opinión, excelente resultado económico habida cuenta del ingente cúmulo de guano y de su alta

---

83 *"Contrato para la construcción de una línea de cables aéreos de acero, de Puerto Cabello hasta Yaritagua pasando por San Felipe 1897 [3 de mayo de 1897] "en* **Sección Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.

84 *"Copia certificada de un contrato para el establecimiento de cable de acero para transporte de mercancías y frutas entre valencia y Nirgua y poblaciones intermedias 13 de enero de 1898 "en* **Sección Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.

calidad ([85]). Por razones que no atañen a este espacio, no nos fue posible seguir la pista para verificar resultados posteriores de estas diligencias de Monserrate ni del desarrollo de los contratos para instalación de cables aéreos en la región. Materia para los investigadores e Historiadores de la región.

Algunas reflexiones finales

Hemos hecho un sumario examen de la dinámica de la acción pública, de la actividad de reconstrucción y edificación de la infraestructura física de la región larense entre el tiempo que guarda el empeño modernizador de Guzmán Blanco y los días de los afanes de apaciguamiento de los caudillos y de control del país de Cipriano Castro.

Todo ese proceso se inicia en el marco del empuje inicial del imperialismo capitalista hacia estas tierras, en momentos de expansión de sus capitales. Si bien necesitaban paz y tranquilidad en aquel país por décadas díscolo, también requerían de una infraestructura física y capacidad instalada mínima que se acoplara a sus objetivos, sus esfuerzos no fueron más allá de cubrir los marcos de una economía de agro exportación y de importación de bienes manufacturados que pudieran satisfacer los requerimientos de una naciente clase capitalista de gustos refinados y europeos. En esa perspectiva, no resulta difícil entender el desordenado y desigual movimiento de cambio de la estructura espacial y geo histórica del país.

Nuestro empeño se ha enmarcado en percibir dichos cambios en la región larense a la luz del desarrollo de la gestión oficial en el ramo de obras

[85] *"Minas de Guano. Ministerio de Obras Públicas. Minas de Guano y Colombina en los Estados Lara y Zamora .1894 "*en **Sección Obras Públicas,** Archivo General de la Nación.

públicas y de infraestructura. En ese plano dos breves conclusiones podemos anotar. La primera, y ya la hemos subrayado en algún momento en el texto, nos indica un movimiento importante de la actividad gubernamental en cuanto a obras públicas no necesariamente ornamentales en la región, aún y por encima, de la poca atención del poder central en ese sentido.

La segunda conclusión pareciera no tener vinculación directa con el tema que nos ocupa pero es conveniente observar con detalle. Buena parte de nuestra historiografía del siglo XIX lo presenta como el tiempo del estancamiento o del retroceso frente al legado y compromiso de los Libertadores, como la época de la obscuridad, tiempo de dictaduras y caudillos que oprimen a un pueblo inerme, periodo de desajustes de las instituciones y de obtención del poder por la guerra donde la luz de la cultura, del pensamiento, de las letras y las artes no tienen cabida, lapso de destrucción de un país antes de construirlo. Algunos, han afirmado que el fin de esa etapa de oprobio, de perturbaciones y violencia del siglo XIX, aparece cuando muere el benemérito Juan Vicente Gómez. Empero, esfuerzos investigativos como este, a pesar de ser muy modestos y sin pretensiones mayores, logran detectar elementos que hacen dudar de aquel retrato macabro que los pinceles de buena parte de nuestra historiografía nos han pintado. Logramos percibir las cosas de otra manera, es notoria la preocupación y el esfuerzo de aquellos hombres por diseñar una nación distinta, los planes y las directrices del poder central, de los mandatarios regionales, las discusiones y las ideas del ciudadano común reflejan un objetivo claro: El anhelo, el propósito de hacer de aquella nación un país con una fisonomía más benigna, vale decir una Venezuela acorde con los tiempos del momento en lo que se refiere a su economía y a su armazón física y de infraestructura, estan allí,

existieron en ideas y proyectos pueden estar allí también, nosotros vimos breves trazos de ello. Queda el esfuerzo de investigadores e historiadores volcar esfuerzos en seguir esas huellas.

Definitivamente, la visión de la Venezuela del siglo XIX y de buena parte de la de esta centuria que ya culmina, es:

> *"Cuestión de puntos de vista. Si usted cambia la clave de la partitura, encontrará a Venezuela partiéndose la cabeza para ser algo, tratando de acabar con los compartimientos, ensayando el derrotero de un gobierno genuino, peleando contra el hambre, espantando la injusticia, estudiándose con ahínco y pasándosela bien en sus jolgorios. Cuando se sienta orgulloso de ella, o cuando entienda sus limitaciones, entonces entenderá sus angustias y verá con propiedad lo que no ha venido"* ([86]).

[86] Elías Pino Iturrieta y Pedro Enrique Calzadilla, **La Mirada del Otro (Viajeros extranjeros en la Venezuela del siglo XIX),** p. 21.

Fuentes y Bibliografía

Fuentes primarias

Compilaciones / Documentos Públicos:

*"Cable aéreo estados Lara y Zamora 1894"*en **Sección Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.

"Carta de Adolfo Urdaneta Director de Salinas al Ministro de Obras Públicas 09 de julio de 1875", **Sección Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.

"Carta de R. Castillo Chapaleen funcionario del Ministerio de Obras Públicas a Santiago Briceño Ayesterán, Presidente del Estado, 08 de junio de 1903." En **Sección Obras Públicas** Archivo General de la Nación.

"Comunicación de Luis Muñoz Tébar al Ministro de Obras Públicas 10 de febrero de 1889", Ministerio de Obras Públicas, Legajos, Acueducto de Barquisimeto, en **Sección Obras Públicas** Archivo General de la Nación.

"Comunicación de P. Silveira al Ministerio de Obras Públicas el 16 de septiembre de 1891" Ministerio de Obras Públicas, Legajos, Acueducto de Barquisimeto, en **Sección de Obras Públicas** Archivo General de la Nación.

"Contrato de un cable aéreo entre los estados Lara y Zamora por el general Leoncio Quintana 1894. 22 de agosto de 1894" en **Sección de Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.

"Contrato para la construcción de una línea de cables aéreos de acero, de Puerto Cabello hasta Yaritagua pasando por San Felipe 1897, 03 de mayo de 1897 "en **Sección Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.

"Copia certificada de un contrato para el establecimiento de cable de acero para transporte de mercancías y frutas entre valencia y Nirgua y poblaciones intermedias 13 de enero de 1898 "en **Sección Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.

"Informe que presenta el ingeniero que suscribe; Luis Muñoz Tébar, a la Junta de Fomento para la construcción de un Acueducto por tubería de hierro, que surta la población de Barquisimeto. 1889. 26 de enero de 1889" Ministerio de Obras Públicas, Legajos, Acueducto de Barquisimeto 1888-1889 en **Sección Obras Públicas** Archivo General de la Nación.

"Telegrama de Santiago Briceño Ayesterán Presidente del Estado, al Ministro de Obras Públicas 26 de mayo de 1893" en **Sección Obras Públicas,** Archivo General de la Nación.

Carta de Julio F. Sarga Ministro de Guerra al Ministro de Obras Públicas 22 de septiembre de 1891" en **Sección Obras Públicas** Archivo General de la Nación.

Dirección de Edificios y Ornato, Expediente No. 33, Paseo Guzmán Blanco, Carora 1875" en **Sección Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.

Dirección de Edificios y ornato, Expedientes Nos. 14 y 20, en **Sección Obras Públicas**, Archivo General de la Nación.

"Minas de Guano. Ministerio de Obras Públicas. Minas de Guano y Colombina en los Estados Lara y Zamora .1894" en **Sección Obras Públicas,** Archivo General de la Nación.

Ministerio de Obras Públicas, Legajos, Acueducto de Barquisimeto 1888-1889 en **Sección Obras Públicas,** Archivo General de la Nación.

Fuentes Secundarias

Obras de referencia:

FUNDACIÓN POLAR, **Diccionario de Historia de Venezuela**, Caracas, Edit ExLibris, 1997, 3 vols.

Bibliografía:

ARCILA FARIAS, Eduardo, **Historia de la Ingeniería en Venezuela.** Caracas, Colegio de Abogados de Venezuela, 1961, 2 tomos.

ALEGRETT RUIZ, José Raúl, *Caminos y carreteras* en Fundación Polar, **Diccionario de Historia de Venezuela,** Caracas, Edit ExLibris, 1997, Tomo I.

CARRERA DAMAS; Germán, **Formulación definitiva del proyecto nacional,** Serie Cuatro Repúblicas, Cuadernos Lagoven, Caracas, Departamento de Relaciones Públicas de Lagoven S.A, 1988, 125 p.

GONZALEZ DELUCA, María Elena, **Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco**, Caracas, UCV, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, 1991, 350 p.

HARWICH VALLENILLA, Nikita, *Ferrocarriles* en Fundación Polar, **Diccionario de Historia de Venezuela**, T. II.

HURTADO SALAZAR, Manuel, **Ferrocarriles y proyecto nacional en Venezuela.** Caracas, UCV, Faces, 1990, 386 p.

MINISTERIO DE LA SECRETARIA DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. **Boletín del Archivo Histórico de Miraflores,** No. 145-146, Caracas, Enero-Junio/Julio-Diciembre 1995, Año XXXVI.

PINO ITURRIETA, Elías y CALZADILLA, Pedro Enrique, **La mirada del otro** ***(viajeros extranjeros en la Venezuela del siglo XIX),*** Caracas, Fundación Bigott, s /f, 333 p.

QUINTERO, Inés, **El Valle de las Damas (testimonios del siglo XX),** Barquisimeto, Banco de Lara, 1993, tomo II.

RÍOS, Josefina y CARVALLO, Gastón, **Análisis Histórico de la organización del espacio en Venezuela,** Caracas, UCV; Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, 1990.

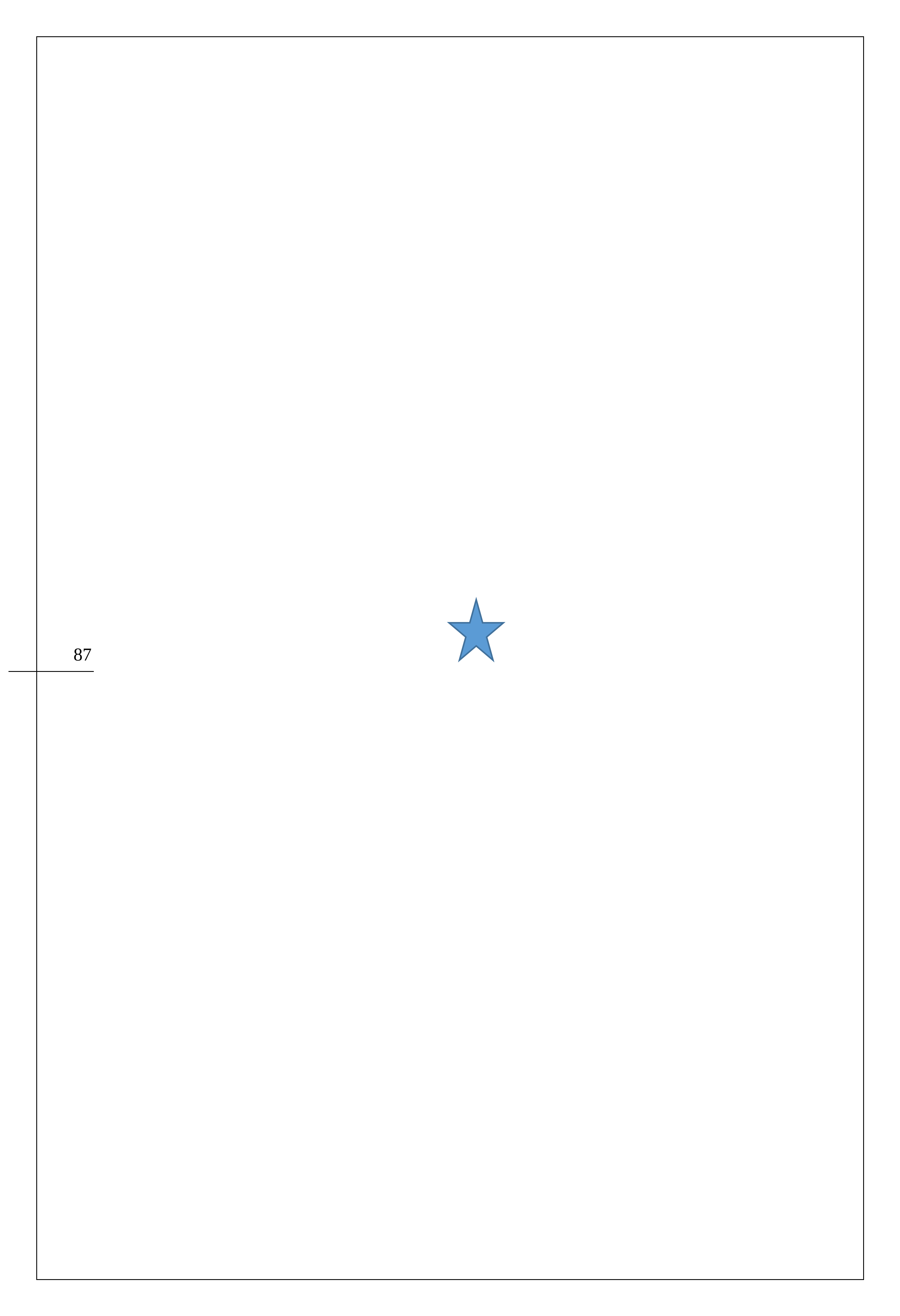
SANTAELLA YEGRES, Ramón, *Dinámica de la estructura espacial barquisimetana (Segunda mitad del siglo XIX)* en **Tiempo y Espacio,** (Revista) Centro de Investigaciones históricas "Mario Briceño Iragorry", No.4, Jul-Dic. 1985, Volumen II, Caracas, IUPC.

VETENCOURT, Lola, **Monopolios contra Venezuela 1870-1914**, Caracas; FACES/ UCV, 1988, 252 p.

YEPEZ COLMENARES, Germán, "*Crisis y constitución de la República de Venezuela 1810-1870*", en **Cuadernos de Postgrado,** No. 7, Caracas, UCV, FHE, Comisión de Estudios para Graduados, No. 7, 1993.

YEPEZ COLMENARES, Germán, "*Proceso de la modernización del Estado, Gobierno y Sociedad en Venezuela a finales del siglo XIX. 1870-1899*", en **Anuario**, Instituto de Estudios Hispanoamericanos, 2da. Etapa, No. 5, 1993.-

ZAWISA, Leszek, *Obras Públicas Siglo XIX* en Fundación Polar, **Diccionario de Historia de Venezuela**, T. III, p. 375 y **Boletín del Archivo Histórico de Miraflores,** No. 145-146, p. 412 y ss.-



ADMINISTRACIÓN PÚBLICA y ACCIÓN LEGISLATIVA EN EL ESTADO LARA, 1900 – 1924 (Una visión prospectiva de la gestión de gobierno del Gomecismo)

Preliminar

En 1908, con la salida efectiva del poder de Cipriano Castro, el nuevo Jefe Nacional Juan Vicente Gómez, inicia, como era lógico suponer, un grave proceso de firme sujeción del poder que tiene sus indicativos resaltantes en aspectos como la ayuda y apoyo de los EE.UU a su régimen, la preparación contra posibles intentonas militares y alzamientos, la coerción policial y detenciones consiguientes, el espionaje y otras actividades propias de la necesidad del control del poder político. Empero, no fueron esas, como es bien sabido, las únicas diligencias que adelantó aquel gobierno para empinarse -y sobre todo sostenerse- en las alturas del poder.

El dominio de la cosa pública en tanto ente administrativo y de actuación formal de la gestión de gobierno así como del ejercicio legislativo, fue un aspecto, a no dudarlo, de gran significación en esa dinámica de firme potestad del mando. El cuidado del detalle en los procederes de la burocracia administrativa, el real control del desenvolvimiento de la gestión de gobierno y la elaboración del entramado jurídico para su sustento, fueron otros aspectos que marcaron la práctica del ejercicio del poder del gomecismo en aquella nación de primera mitad del siglo XX.

En las regiones, concretamente en el Estado Lara, es posible percibir el movimiento de esa dinámica en los términos que reseñamos. Nuestro trabajo entonces se propone hacer un prospectivo examen del funcionamiento de la Administración Pública y del ejercicio de acción legislativa en el Estado Lara entre 1909 y 1924.

Dos importantes ideas guiaran el norte de la breve investigación, en la primera, analizaremos parte de la

gestión de la Asamblea Legislativa, de manera puntual en lo referido a la promulgación de los instrumentos de ley que guiaron el ejercicio de la administración pública regional. En la segunda idea nos adentramos en la revisión prospectiva de los aspectos más resaltantes del movimiento administrativo interno de la región, valga decir de la gestión de la Presidencia del Estado -de la gobernación de hoy- y de sus entes adscritos y dependientes.

Nuestro trabajo tiene su soporte fundamental en el uso de los materiales bajo custodia del llamado **Archivo del Estado** adscrito a la Secretaria General de Gobierno del Estado Lara y que funciona en el conocido Edificio Nacional en Barquisimeto. Allí pesquisamos los tomos de la *Gaceta Oficial del Estado Lara*, y los *Libros copiadores de los Acuerdos, Decretos y Resoluciones de la Asamblea Legislativa y de la Asamblea Constituyente*, de las *Actas de la Asamblea Legislativa*, de los Oficios y Telegramas de la Asamblea Legislativa, así como también los libros copiadores de las diversas Secciones - hoy Direcciones Generales Sectoriales- del Ejecutivo Regional.

La revisión de cada uno de aquellos materiales va mostrando la paulatina y lenta pero firme estructuración del entramado político y administrativo del gomecismo en Lara que, en las siguientes líneas, mostraremos sumariamente.

Entre Leyes y Decretos se norman las cosas

Bajo la fórmula de la necesaria confianza que crea el común nexo provinciano, valga decir andino, Juan Vicente Gómez logró estructurar un aparato de Estado y de gobierno fiel a su égida. Antes de examinar acá los aspectos menudos de aquella trama del poder nacional, nos interesa más bien, adentrarnos en los aspectos generales del desempeño de la administración pública en

el Estado Lara, en tanto muestra y ejemplo, de las formas y métodos de control del país nacional través del registro, intervención y vigilancia de toda la estructura administrativa en los Estados y regiones, donde la armazón y soporte de lo jurídico, de los procedimientos administrativos y de las leyes, jugará rol fundamental.

Si bien es cierto que el régimen gomecista fue un gobierno fuertemente marcado por los métodos de "garra dura" para el sometimiento de la oposición, consideramos difícil el sostener que fue un régimen militar con los aditamentos coercitivos que conoció Venezuela y América Latina décadas después. En tanto, estructura administrativa de gobierno, antes bien, puede afirmarse que fue una dictadura con la impronta de lo civil:

> "*...régimen civil* [que] *pretende la fundación de un manejo eficaz de los asuntos públicos, con instituciones, disposiciones y mecanismos nuevos, a la manera de los Estados más adelantados de la época, pero conserva el sello decimonónico en cuyo eje están los intereses y los afectos del César poderoso*" ([87]).

Avanzar entonces en esas metas de control obligaba al logro del ordenamiento del aparato jurídico. Alguna de las prontas medidas en función de organizar el aparato de Estado en la región sería precisamente la promulgación de La *Ley de Régimen Político* de marzo de 1910, que deroga la *Ley del Estado Lara* de 1904 que venía siendo la guía rectora de la administración estadal:

> *"La legislación relativa a la organización y ejercicio del Poder Ejecutivo constituye el Régimen Político del Estado y el ejercicio del Poder Ejecutivo que es la acción de los empleados que lo constituyen y que de él dependen,*

[87] Elías Pino Iturrieta, **Venezuela metida en cintura 1900-1945**, pp.40-41.

para la ejecución de la Constitución y las leyes se denominará Administración Política." ([88]).

De manera que a la acción práctica de sujeción y vigilancia se agregaba la de orden legal formal. Veamos la siguiente referencia sobre el tema atinente a la designación del Gobernador o Presidente de Estado como se denominaba entonces:

"(…) el jeneral (sic) Gómez nombró [en 1909] *Presidente Provisional del Estado Lara al Jeneral (sic) Diego Bautista Ferrer el que venía desempeñando la Presidencia de la Cámara del Senado. Por la nueva constitución del Estado Lara, de 1904, la Asamblea Lejislativa (sic) tenía competencia para nombrar al Presidente de Estado, i (sic) reunida, esta nombró Presidente Provisional al Jeneral (sic) Silverio González, en su carácter de Presidente del Consejo de Gobierno, cuerpo éste creado por la Asamblea Lejislativa (sic) del Estado, en la Constitución antes mencionada. El jeneral (sic) González duró poco tiempo, i reunida la Asamblea Lejislativa (sic), nombró Presidente Constitucional del Estado al Jeneral (sic) Manuel Salvador Araujo, para el periodo de 1910 á (sic) 1914"* ([89]).

Cada designación de Presidente de Estado, como se conoce en la historiografía sobre el tema, respondía esencialmente a la condición de indiscutida fidelidad al

[88] *"Ley de Régimen Político"* en **Libro copiador de leyes, decretos y acuerdos de la Asamblea Constituyente y la Asamblea Legislativa del Estado Lara 1909-1910** p. 188.

[89] José Ramón Brito, **Gobernantes del Estado Lara 1552 a 1977**, p. 115. Nuestro querido amigo Américo Cortéz, Cronista de Cabudare, nos señala que el nombre completo del autor era José Ramón Brito Calles, que el autor fue cabudareño y que escribía todo su trabajo en castellano antiguo, es decir, con el uso de la "i" latina en lugar de la "y" griega, la "j" por la "g" y la doble "l" por la "y" y otros aditamentos, por cuanto consideraba un placer y gusto preservar y continuar el idioma o el lenguaje tal como lo trataba Don Andrés Bello.

General Gómez, lealtad reconocida a través de lazos de amistad, de subalternidad y compañerismo de acción militar, de compadrazgo y en casi todos los casos, además, el nexo de la procedencia natal del terruño andino. En el caso del Estado Lara de catorce Presidentes de Estado designados entre 1906 y 1935, apenas tres fueron civiles.

El General Manuel Salvador Araujo, hubo de separarse del cargo de Presidente del Estado y la Asamblea Legislativa designó al Dr. Rafael Garmendia Rodríguez, en su carácter de miembro del Consejo de Gobierno, para culminar el periodo 1910 - 1914. Para el siguiente periodo gubernamental de 1914 a 1918 fue designado Presidente del Estado el General Diógenes Torrelas Urquiola, quien falleció en ejercicio del cargo siendo designado para sucederle el General David Gimón quien ejerció hasta febrero de 1920 ([90]).

Entre 1910 y 1917 al menos, la administración pública de Lara sufrió cambios significativos y aditamentos de orden legal en lo que se refiere en concreto a la normativa del ejercicio de labores del trabajo del Estado. Véanse por ejemplos La *Ley de Juramento de Empleados del Estado Lara* que daba formalidad casi militar para el acceso a cualquier cargo público ([91]). La *Ley de Responsabilidad de Empleados* que justipreciaba la labor del servidor público y reglamentaba severamente faltas y fallas en el ejercicio de la función pública ([92]). La *Ley de Incompatibilidad de Empleados* de 1910 y 1915 que impedía la posibilidad de

---

[90] **Ibídem**, p.116.

[91] Leyes del 08 de marzo de 1910 y del 09 de marzo de 1915, véase **Libro copiador de leyes, decretos y acuerdos de la Asamblea Constituyente y la Asamblea Legislativa 1909-1910** p. 106. Y **Libro copiador de leyes, decretos y acuerdos de la asamblea Legislativa del Estado Lara 1915 - 1917,** p. 70.

[92] Véase **Libro Copiador... 1909-1910,** p. 217 y ss; y **Libro copiador... 1915-1917**, p 67 y ss.

ejercer más de un cargo al mismo tiempo así como de efectuar negocios con la administración regional ([93]). En suma, si bien los límites de un trabajo como este, dificultan el afirmar pulcritud y rectitud en el ejercicio de cargos de Estado en la época en cuestión, si es posible observar una intención clara por marcar la diferencia con épocas de desorden y escasa organicidad en la función de manejo de la cosa pública. Intención que no dejaba resquicio sin cubrir cuando la Asamblea Legislativa acuerda que los funcionarios públicos:

> *"... aplicaran con preferencia las leyes nacionales en materia de montes y de aguas y sobre cualquier otra competencia de los poderes federales."* [Subrayado nuestro] ([94]) .

Lo que escapaba a la previsión regional, bien tenía pronta resolución en la jurisprudencia nacional, en la legislación central.

Otros aspectos fundamentales fueron objeto también de la atención del Parlamento regional, cuales fueron el Poder Municipal, la reglamentación de los Tribunales de Justicia así como la cuestión fiscal y de hacienda.

En marzo de 1910 se sanciona un nuevo *Código Orgánico de Tribunales* que estipulaba normativas para el funcionamiento, procedimientos, regulación y tipificación de los tribunales en el Estado. En el empeño de avanzar en la organicidad de la cuestión

[93] *"Ley de Incompatibilidad del 09 de marzo de 1910"* en **Libro copiador de leyes, decretos y acuerdos de la Asamblea Constituyente y la Asamblea Legislativa del Estado Lara 1909-1910"** p. 110. Y *" Ley de Incompatibilidad de Empleados del 09 de marzo de 1915"* en **Libro copiador de leyes, decretos y acuerdos de la Asamblea Legislativa del Estado Lara 1915-1917,** p 72.

[94] *"Acuerdo del 03 de marzo de 1917"* en **Libro copiador de leyes, decretos y acuerdos de la Asamblea Legislativa del Estado Lara 1915-1917,** p. 166.

administración de justicia, en 1911, 1915 y 1916 se derogan y promulgan nuevos Códigos en igual sentido y con el espíritu modernizador y de adecuación a las nuevas realidades ([95]).

Ese mismo año 10, se deroga la llamada *Ley de Régimen Municipal* que databa de 1904 y se instituye la *Ley Orgánica del Poder Municipal* que dará reglamentación a las autoridades locales, es decir, Concejos Municipales, funcionamiento de los Concejos, del Síndico Procurador, de los Jefes Civiles y Cuerpo de Policía. Dicha ley fue modificada en 1915 y luego en 1917 en aras de darle organicidad a aspectos que la práctica venía demostrando como fundamentales cuales eran la reglamentación para el manejo de asuntos atinentes a los terrenos ejidos y solares, a las rentas municipales y a los impedimentos de familiares de miembros del Concejo para contratar con la municipalidad y en general cada vez más a normar nuevos aspectos de la vida en esa instancia político administrativa ([96]).

El aspecto económico, fiscal y de hacienda no podía, ni mucho menos, ser ajeno a toda esta actividad que reseñamos. Instrumentos como la *Ley de Papel Sellado*, el *Código de Hacienda*, los *Decretos y Acuerdos* que reglamentaban ventas de bestias y actividad de mataderos, la *Ley de Arancel del Estado* y los sucesivos Presupuestos del Estado presentados como Ley cada año, son muestras indiscutibles de la exigencia y cuidado del área económica; de ingresos fiscales y recaudación;

---

[95] Véase *"Código orgánico de tribunales del 10 de marzo de 1910"* en **Libro copiador. . . 1909-1910,** p 117. ; *"Código orgánico de tribunales del 03 de marzo de 1915"* en **Libro copiador. . . 1915-1917,** p.30; *"Código orgánico de tribunales del 26 de febrero de 1916"* en **Ídem,** p .126.

[96] Véase: *"Ley orgánica de Régimen Municipal del 18 de marzo de 1910"* en **Libro copiador. . . 1909-1910**, p. 223.; *"Ley orgánica de Poder Municipal del 09 de marzo de 1915"* en **Libro copiador. . . 1915-1917,** p. 74; y *"Ley orgánica del Poder Municipal del 27 de febrero de 1917"* en **Ídem**, p.147.

del manejo de los bienes y rentas estatales; de la contabilidad y del control general de los ingresos vía tributación y pechados; de la vigilancia de la actividad económica dependiente del manejo del ganado; de las tasaciones por las diligencias de los órganos de Justicia del Estado y finalmente por poner orden a las cuentas del debe y el haber del gobierno regional a través de la *Ley de Presupuesto* que detalla el destino de cada moneda del gasto público ([97]).

En definitiva, resulta meridiano el afán modernizador, la intención de ordenamiento y disciplina del aparato burocrático y administrativo regional. Esto que constatamos a nivel de la gestión estadal en Lara, resulta ser objetivo del alto gobierno en los esfuerzos del Presidente Provisional (1914-1921) del país Victorino Márquez Bustillos, que aun cuando provisorio:

"...no es inocuo su trabajo. Bajo la coordinación de Márquez Bustillos se realizan importantes labores de carácter civil cuyo objeto es la modernización y eficacia del estado. Así, por ejemplo, los reajustes presupuestarios a partir de 1915, y diversas prevenciones destinadas a la cancelación de la deuda externa; la reorganización de la hacienda bajo la inmediata responsabilidad del ministro Román Cárdenas, quien moderniza la recaudación de pechos, instruye a funcionarios especializados y hace del tesoro una indivisible unidad; la terminación de la red carretera; la expedición de nuevos códigos en materia mercantil, criminal y procesal; el establecimiento, en suma, de uniformidad en relación con tramites en las

---

[97] Véase: *"Ley de papel sellado del 11 de marzo de 1910"* y *"Código de Hacienda del estado del 18 de marzo de 1910"* en **Libro copiador. . . 1909-1910**, pp. 150 y 257 respectivamente; *"Ley de papel sellado del 03/03/1914"; "Código de Hacienda 03 de marzo de 1915"; "Ley de papel sellado del 09 de marzo de 1916"; " Decreto sobre transporte de bestias, ganado y actividad de los mataderos del 10 de marzo de 1916"; "Ley de arancel del Estado del 22 de febrero de 1917"* en **Libro copiador. . . 1915-1917,** pp. 3, 15, 108,121 y 180 respectivamente.

oficinas públicas. En el largo provisariato se asientan las formas nuevas, con fórmulas generales y específicas hasta entonces inexistentes, con reglas homogéneas e instancias concertadas con jerarquías evidentes para toda la nación" ([98]).

El detalle en cada cosa de la administración pública

De la estructura de gestión de gobierno en la región, de los bemoles de su acción cotidiana, puede afirmarse que fueron ciertamente elementales, en tanto y cuanto burocracia mínima, sin mayores pretensiones clientelares. Empero, se observa un seguimiento de cada aspecto, un cuidado por cada factor involucrado y en general una vigilancia ante cada movimiento administrativo.

Desde los nombramientos para cada cargo público fuese docente, administrativo o militar; la precisión de la actividad de obras públicas; permisos y dispensas de diverso orden y la acción legislativa propiamente dicha, en suma, toda actividad de la gestión de gobierno era objeto de gran atención. En efecto, la centralización del poder funcionó efectivamente en aras del fortalecimiento de un Estado poderoso, se hacen presentes las prácticas de presión y coerción, de espionaje y seguimientos, de represión, como es conocido, al tiempo que se fue creando una red de empleados competentes y acólitos que darán fundamento a un Estado a la medida del Benemérito, severo, fuerte y *controlador*, pero a su vez un ente bajo el lente de la inspección en sus más nimios detalles.

Terminado el periodo del General David Gimón, 1916-1920, la Asamblea Legislativa nombró Presidente

---

98 Elías Pino Iturrieta, **Ob. Cit,** pp. 48-50

del Estado al General Rafael María Velasco Bustamante quien ejerció el cargo en el periodo 1920-1925 ([99])

Entre 1920 y 1921 aproximadamente, las oficinas de Dirección del Ejecutivo Regional apenas si tuvieron cambios de monta en su estructura básica. En general, las oficinas de dirección fundamental no sobrepasaron de cuatro, fueron las llamadas Secciones, a saber: Sección Política y Administrativa, Sección de Hacienda y Fomento, Sección de Estadística y la Secretaría General de Gobierno que no llevaba el nombre de Sección. Cada una de ellas funcionaba sin mayores pretensiones de estructura de personal; en general, y ya lo expresamos, la fronda burocrática de la administración de gobierno en Lara fue más bien modesta.

El *corpus* del alto Gobierno estadal se componía: el Poder Judicial con dos Juzgados, una Corte Suprema y otra Superior; el Ministerio Público como marco del ejercicio del Procurador y Fiscal General del Estado; el Registro Público; Administración del Tesorero o Tesorería General. Los ítems correspondientes a Instrucción Pública; Correos, Telégrafos y Teléfonos; Cárcel Pública y la Banda del Estado; las llamadas Inspectorías que comenzaron con la de Salubridad Pública y al final del periodo eran cinco, la de Aguas y Bosques, de Obras Públicas, de Higiene y Salubridad, de Oficinas Públicas, de Vías de Comunicación y el Inspector de Policía del Estado y finalmente lo correspondiente a las Jefaturas Civiles, Policía y Milicias del Estado.

Estructurado así el aparato del Ejecutivo Regional, observamos que el funcionamiento de todo el entramado era más o menos fluido sobre todo lo atinente a las secciones Política y Administrativa y la de Hacienda y Fomento. En su conjunto, arropaban buena parte de la

[99] José Ramón Brito, **Ob. Cit,** p. 116.

gestión fundamental de los demás entes y oficinas de la administración regional, lo que permitía, como veremos, mantener un nivel importante de inspección, verificación, reconocimiento y control de la gestión de la labor administrativa y de gobierno.

A la Sección Política y Administrativa correspondía lo concerniente a nombramientos para cargos en la organización estatal cualesquiera fuese su índole, desde un humilde jardinero o portero, maestro o preceptor de escuela, cargos administrativos intermedios como archiveros, escribientes etc..., cargos militares e incluso hasta el ejercicio de los cargos eclesiásticos, renglón éste último que estaba sujeto a la Ley de Patronato Eclesiástico ([100]).

Así mismo dicha Sección Política y Administrativa, tenía la potestad de otorgar disimiles tipos de permisos y dispensas para funcionarios públicos como para la ciudadanía en general. Permisos para ausencia provisional en el ejercicio de algún cargo público de jerarquía o bien para exhumación de cadáveres, para traslados de cantidades importantes de ganado por zonas suburbanas, o quizá para contraer matrimonio entre primos o entre quienes habían sido cuñados etc..., era la exigencia de obtener la venia del poder regional para cada acto de alguna significación, era la necesidad de conocer el cómo, el cuándo, el porqué, eran, en última instancia, los mecanismos de vía expedita de sostenimiento del Poder.

---

[100] De acuerdo con la Ley de Patronato Eclesiástico, se legisló sobre las jerarquías de la Iglesia Católica pero previa consulta a la Santa Sede. Véase: Hermann González, *"Patronato Eclesiástico"* en Fundación Polar, **Diccionario de Historia de Venezuela**, T. III y como ejemplo de lo planteado véase: *"Resolución que otorga ascenso provisor a Vicario General de la Diócesis de Barquisimeto al Presbítero Br. Jesús Crespo Meléndez"* en **Libro Copiador de decretos y resoluciones del Ejecutivo del Estado por la Sección Política y Administrativa 1924,** p. 20.

Otro aspecto que competía a la sección de Política y Administrativa era el referido al funcionamiento de los tribunales, en tanto garantizaba sustituciones, cambios, nuevos nombramientos etc., de jueces, defensores y otras figuras de la administración de justicia.

Por su parte, y en esa responsabilidad de cuidado de la función del Poder, la Sección de Hacienda y Fomento manejaba al menos dos aspectos esenciales de toda administración, cuales son los referidos a desembolsos financieros del Ejecutivo y lo relativo a construcciones e infraestructura.

De la lectura de los libros copiadores de Decretos y Resoluciones de la Sección de Hacienda y Fomento, puede perfectamente observarse por un lado el nivel del control de la gestión gubernamental y administrativa que alcanzó múltiples y diversos aspectos. Pero por el otro, se observa el esfuerzo de ampliación y reforzamiento de infraestructura física de la región y a lo que no nos referiremos en detalle acá.

A la mencionada Sección correspondía todo lo concerniente al renglón infraestructura física, construcciones, composiciones, mejoras y ampliaciones, fuese de escuelas, hospitales, carreteras, aceras, cementerios y planta física, en general, fueron objeto de la atención de Hacienda y Fomento. Su competencia abarcaba desde la contratación del proyecto hasta su ejecución, pasando por el pago de obreros y albañiles, en un rango de construcciones que iba desde reparaciones físicas de envergadura hasta la colocación de lámparas y ornato en general, por ejemplo. De esta actividad se controlaba además cada pago, todo tipo de erogación para cada aspecto de la misma ([101]).

---

[101] Véase por ejemplo **Libro copiador Ejecutivo del Estado Lara Sección de Hacienda y Fomento Decretos y Resoluciones 1908-1909.**

Otro rubro correspondiente era el de los *Pagos.* Era potestad de la citada Sección, el ordenamiento de los estipendios de rigor y su disposición por *Capítulos* - hoy se les denomina *Partidas* y forman parte de los se conoce en Administración Pública como Plan Único de Cuentas - que englobaba cada agregado de desempeño de la gestión pública estatal y que eran múltiples, a saber: Impresiones Oficiales, Cárcel Pública, Imprevistos, Rectificaciones, Funcionarios Accidentales, Banda del Estado, Economía del Presupuesto, Fiestas públicas etc.., aparte de cubrir el funcionamiento de cada uno de los entes del Estado que ya mencionamos. A su vez, a través de cada *Capítulo* se ordenaban pagos por conceptos misceláneos.

Un breve repaso de los renglones sobre los que se emitían pagos, dan al lector una idea del nivel de sujeción y potestad gubernamental sobre cada aspecto de su actividad interna. Veamos algunos de los apartados sobre los que se emitían pagos regulares: por traslado de armas, por construcciones, por publicaciones, por medicinas y otros arreglos para reos, por suscripciones de prensa, revistas, libros etc., por razones judiciales (persecución de criminales, de ladrones, por averiguación de hechos criminales, por alquiler de vehículos y / o mulas para lo anterior, por traslados de presos), por pasajes en tren, por uso de telégrafos (por remisión de noticias), por donaciones y dádivas, por sueldos y viáticos, guardias del Estado, fiestas públicas, papel para sellar, Ministerio Público, Inspectorías, Banda del Estado, Administración Ejecutiva, Escoltas, etc., etc..,. ([102]).

Vista esta disposición del trabajo, del orden y minuciosidad en la administración pública larense, bien podría pensarse en la existencia un grado importante de pulcritud en el manejo de los dineros públicos. Ante esa

[102] **Ídem.**

presunción no podemos sino insistir: no nos es posible afirmar ello, empero, si es perfectamente objetivo precisar un nivel significativo de disciplina administrativa, al menos de intención en ese sentido, que, afirmamos, era acorde con la línea de firmeza en el control del país, de cada movimiento, de cada decisión, que fue, sin duda, una de las razones que ayuda a explicar la permanencia efectiva del poder gomecista por casi tres décadas. Así rezaban los reportes de gestión gubernamental en aquellos tiempos:

> *"...el orden más completo impera en el estado y la más hermosa tranquilidad se enseñorea en todas nuestras comarcas: los pueblos se consagran con ahínco a la obra de bienestar común y sólo se piensa en cumplir con patriótico interés la fecunda consigna del Jefe: Paz y Trabajo..."* ([103]).

Algunas consideraciones finales

Si bien el régimen del benemérito Juan Vicente Gómez no se detuvo en mientes para combinar los grillos y el tortól con el halago y el acercamiento a la élite intelectual de entonces como soporte del sistema, no puede afirmarse que fueron esos los factores únicos de garantía de orden y tranquilidad.

El logro de la paz en el país, dependió, y ya ha sido expresado con anterioridad por varios autores ([104]) del apoyo de las potencias extranjeras, concretamente de los Estados Unidos de Norteamérica, a quien el "chorro petrolero" impedía ver desatinos contra la libertad que reclamaba en otras latitudes. El beneficio de la paz

[103] **Mensaje del Dr. A. Tamayo León Presidente de la Corte Suprema, encargado de la Presidencia del Estado Lara, a la Asamblea Legislativa del Estado en sus sesiones de 1918.**

[104] ver Rosalba Méndez, *"Gómez, ¿un período histórico?"* en Elías Pino Iturrieta (Coordinador), **Juan Vicente Gómez y su época,** p.36.

nacional también estuvo unida al aumento de los recursos al fisco, por efecto de nuestro *oro negro*; tuvo que ver con el reconocimiento exterior, efecto del visto bueno del Norte; con la estructuración de un régimen nepótico; con la instrumentación de un plan de vialidad que permitió la comunicación rápida entre las diversas regiones, y por ese trecho, la unificación y control nacional y por último con la organización de una administración pública centralizada, eficaz y eficiente. En el estado Lara, en el lapso temporal convenido, la acción legislativa y funcionamiento de la administración pública estuvo ajustada a los parámetros que hemos detallado y que respondían a ese empeño, claro y definido en las acciones de Juan Vicente Gómez.

No fue pues, el terror y la represión los únicos aspectos de la concreción del poder como lo dibuja la historiografía tradicional, antes de *más maña que fuerza* prefirió el General, *maña con fuerza*, esa fue la faz del régimen gomecista en todo el país del que Lara no fue tienda aparte, antes bien, reflejo bien nítido de las formulaciones globales de aquel gobierno, a saber: Precisión administrativa, control de la gestión y celo por el curso de la acción gubernamental que contó además con un ejercicio legislativo fluido y ajustado al ritmo y dinámica de la conducción del Estado.-

Fuentes y Bibliografía

Fuentes Primarias

Compilaciones / Documentos Públicos:

Libro Copiador de Leyes, decretos y acuerdos de la Asamblea Constituyente y Asamblea Legislativa. 1909-1910.

Libro copiador de Leyes, decretos y acuerdos de la Asamblea Legislativa. 1910-1917.

Libro copiador de Leyes, decretos y acuerdos de la Asamblea Legislativa. 1915-1917.

Libro copiador de decretos y resoluciones del Ejecutivo del Estado Lara por la Sección Política y Administrativa 1919-1924.

Libro copiador de decretos y resoluciones del Ejecutivo del Estado Lara por la Sección Política y Administrativa 1919-1924.

Libro Copiador de decretos y resoluciones del Ejecutivo del Estado por la Sección Política y Administrativa 1924.

Libro copiador Ejecutivo del Estado Lara Sección de Hacienda y Fomento Decretos y Resoluciones 1908-1909.

Mensaje del Dr. A. Tamayo León, Presidente de la Corte Suprema, encargado de la Presidencia del Estado Lara, a la Asamblea Legislativa del Estado en sus sesiones de 1918.

Fuentes Secundarias.

Obras de referencia:

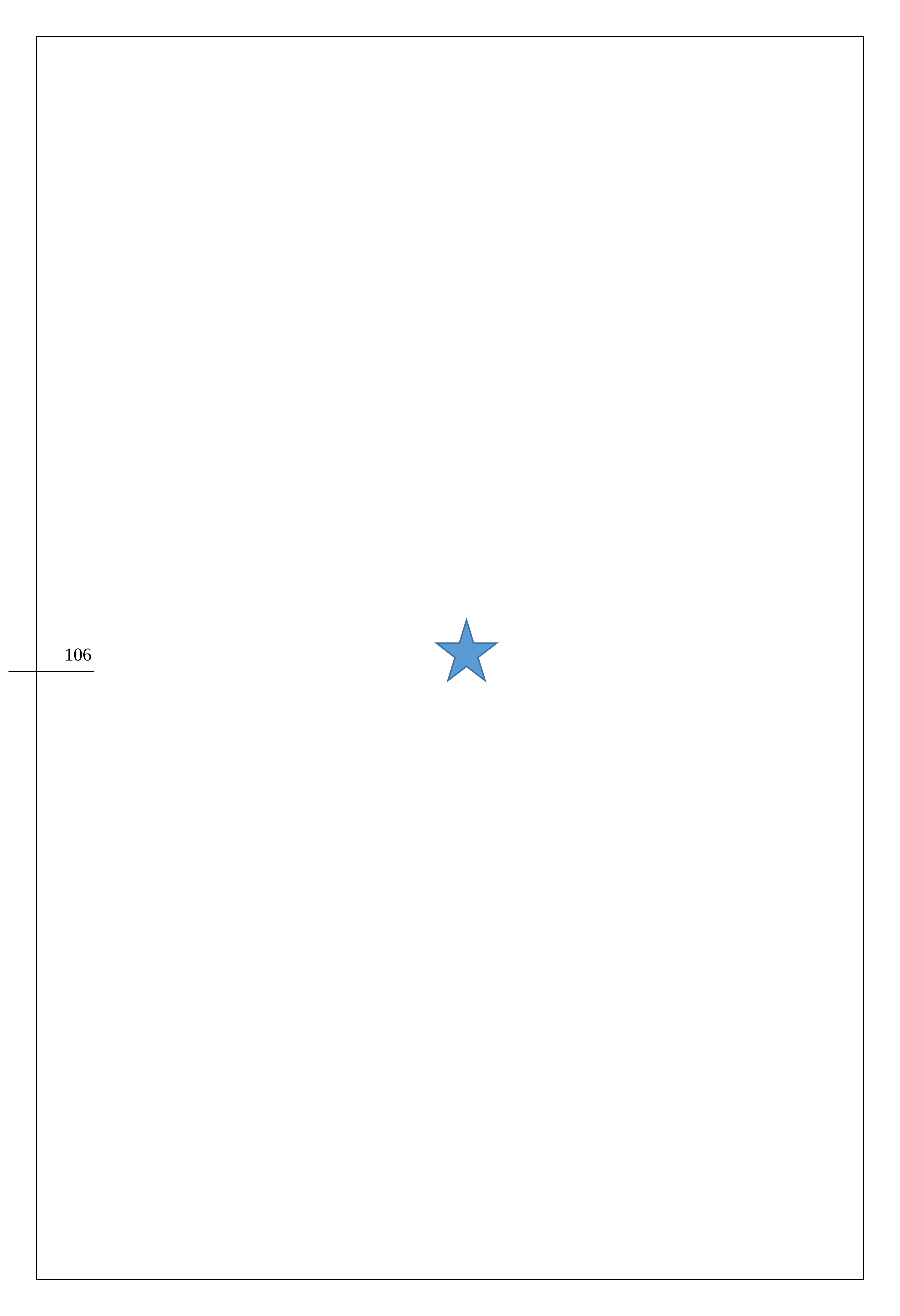
FUNDACIÓN POLAR, Diccionario de Historia de Venezuela, Caracas, Edit ExLibris, 1997, 3 vols.

Bibliografía:

BRITO, José Ramón, **Gobernantes del Estado Lara 1552 a 1977**, S/d, S/f, Edición auspiciada por la Gobernación del Estado Lara y la Dirección de Educación y Cultura del Estado. 157 p.

PINO ITURRIETA, Elías, **Venezuela metida en cintura 1900-1945**, Caracas, Serie Cuatro Repúblicas, Cuadernos Lagoven, Edit. Dpto. RR.PP de Lagoven, 1988, 123 p.

PINO ITURRIETA, Elías (Coordinador), **Juan Vicente Gómez y su época.** Caracas, colección tiempo de Venezuela, Monte Ávila Editores, 1985, 228 p.-





Quíbor, Estado Lara

Venezuela

2019

Edición Digital

El presente trabajo editorial digital se culminó en los espacios del Departamento Investigación del Museo Antropológico de Quíbor "Francisco Tamayo" en Diciembre de 2019.



Las tareas de gestión administrativa, legislación y de obras públicas en la región larense, en tres momentos diversos entre 1840 y 1924, son el objeto del presente volumen. Los dos primeros ensayos dejan sin argumentos a la vieja conseja de la historiografía tradicional venezolana que señala al siglo XIX sólo como el tiempo del caos, de la anarquía y de la violencia, en ellos se evidencia el empeño decidido y perenne por crear y por erigir la base material de una República. El tercer trabajo revela por su lado que junto a la mano dura y represión con que se fraguó la gestión administrativa gomecista convivió también, un cierto sentido nada desordenado del entramadojurídico político de la acción gubernativa. Todos señalan nuevas líneas de investigación por continuar.

Pedro Figueroa Guerrero es Historiador (U.C.V) y parte del equipo de investigadores del Centro Nacional de Estudios Históricos (CNEH). Con Maestría en Historia (UCLA), cursa estudios de Doctorado en el Programa de Estudios Avanzados en Historia que impulsa el Ministerio de Educación Universitaria, el Centro Nacional de Estudios Históricos (CNEH) junto a la Universidad Experimental “Francisco de Miranda", núcleo Barquisimeto.

El Presente trabajo es producto de los proyectos de investigación del Museo Antropológico “Francisco Tamayo” de Quíbor -ente adscrito al Centro Nacional de Estudios Históricos (CNEH)- y es el segundo de otros tantos futuros logros en formato editorial digital.